ЗА РУЛЕМ

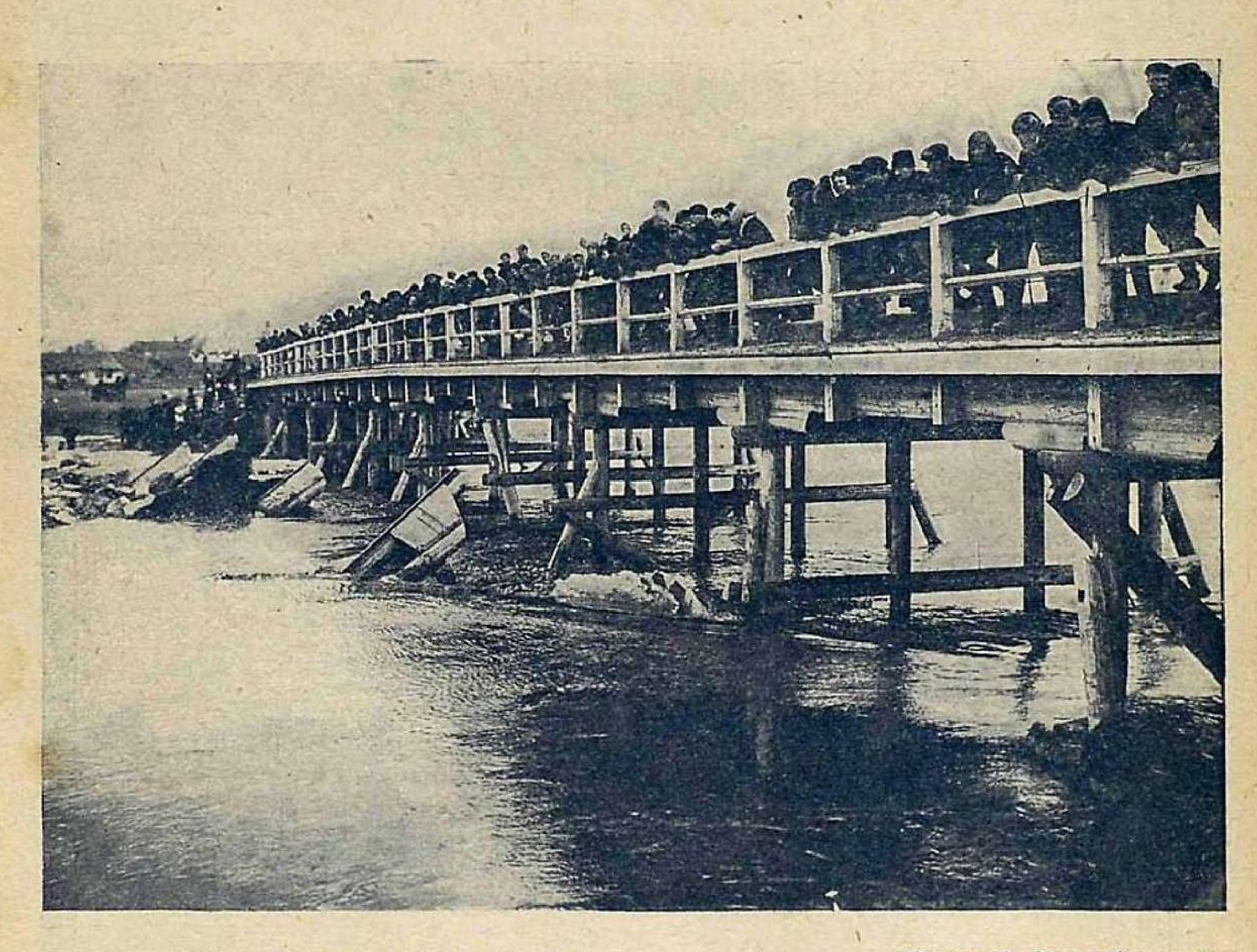


Фото Н. Цымбалова

Л Е Д О Х О Д И ВЕСЕННЕЕ ПОЛОВОДЬЕ ЭКЗАМЕН И УГРОЗА НАШИМ МОСТАМ!

ВЫДЕРЖИТ ЛИ МОСТ НАПОР ЛЬДИН И ПОЛОВОДЬЕ,—ВОПРОС ВОЛНУЮЩИЙ ЖИТЕЛЕЙ СЕЛА М. КУРГАН ТАГАНРОГСКОГО ОКРУГА, КОТОРЫЕ СОБРАЛИСЬ ПОГЛЯДЕТЬ НА ЭТО КРАСИВОЕ, НО ТРЕВОЖНОЕ ЗРЕЛИЩЕ

6
1929

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год
НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВ. ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСК.
ЖУРНАЛ ПО ВОПРОСАМ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА

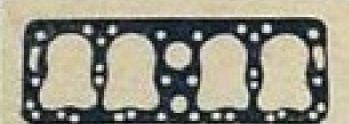
ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА БЕЗ ПРИЛОЖЕНИЙ:
Год—**3** руб. **50** коп. (с 1 января); 9 мес. (с 1 апреля)—**2** руб. **80** коп.; 6 мес. —**1** руб. **80** коп.; 3 мес. — **один рубль**; 1 мес. — **35** коп.

С ПРИЛОЖЕНИЕМ БИБЛИОТЕКИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ
Год— **6** р.; 9 м. — **5** р.; 6 м.— **3** р. **25** к.; 3 м.— **1** р **75** к.; 1 м.— **65** к.

Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Акционерному Издательскому Обществу ОГОНЕК.
Подписка также принимается всеми почтовыми отделениями и контрагентами печати.





ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ

всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов
И. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

ДЖ. ХАУКИНС
путеводитель по ЭЛЕКТРИЧЕСТВУ

ПОЛНЫЙ СПРАВОЧНИК. САМОУЧ. электротехн., построен. на вопросах, ответах и иллюстр. ПОПУЛЯРН. ЯСНОЕ ИЗЛОЖ., гарант. легкую усвояемость (не требуется знания высш. матем.). Ц. 2 тома (620 стр., 907 рис. и черт.) — **5** р. **25** к., в роск. зол. тисн. пер. **6** р. **50** к.

Высылается по получении 1 рубля задатка.
Москва, Моховая, 22/У Кооп. Т-во „САМООБРАЗОВАНИЕ".

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
ПОДШИПНИКИ

АВТО  **ЧАСТИ**

А. В. ЖИЛЬЦОВ

Москва, Петровка 34. Тел. 3-90-70.

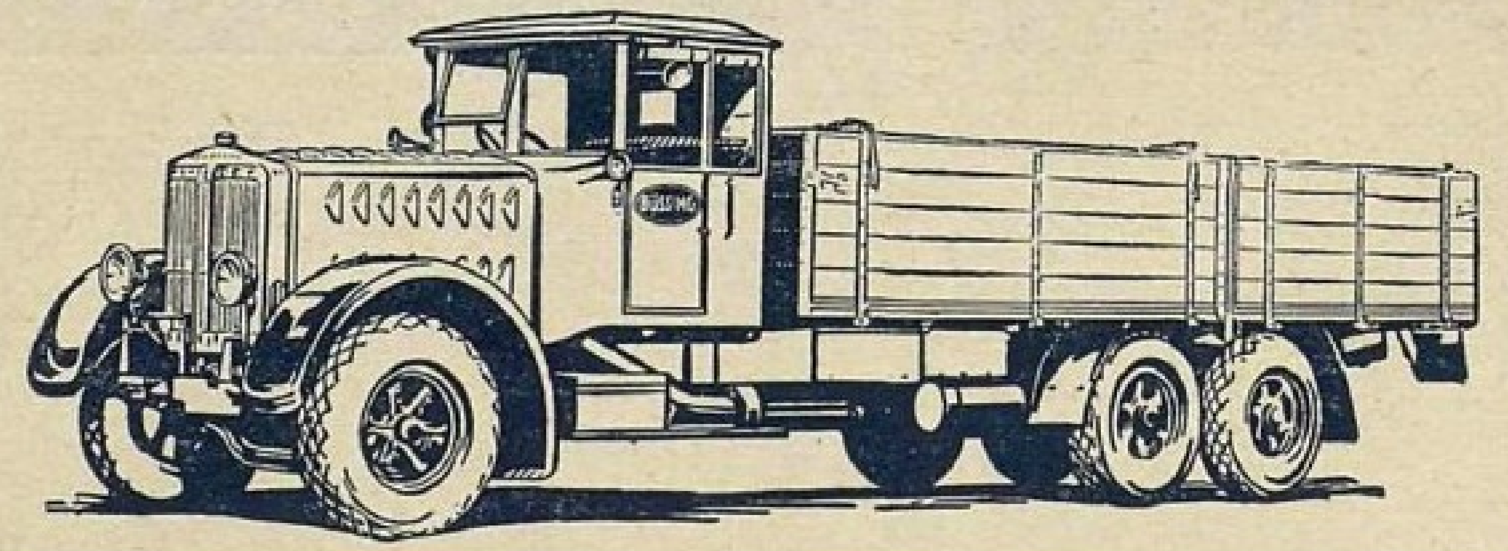
ГРУЗОВИКИ
ОМНИБУСЫ
АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.
BRAUNSCHWEIG
Германия



Выписка загранични. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о монополии внешней торговли

Помещайте Ваши об'явления в журнале „ЗА РУЛЕМ"

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91.
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 м., на 11 м. — 4 р. 25 к., на 9 м. — 3 р. 80 к., на 6 м. — 2 р. 50 к., на 3 м. — 1 р. 30 к., на 1 м. — 50 к. За границу: на 12 м. — 2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 6 (15) 1929

Содержание:

В номере 47 иллюстраций

СТО ТЫСЯЧ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ в ГОД!

Приказ по ВСНХ СССР № 498

Москва, 4 марта 1929 года

§ 1. За последние годы достигнут ряд успехов в развитии машиностроения и по организации новых производств в этой области.

Однако, с точки зрения потребностей индустриализирующейся страны, по некоторым отраслям машиностроения сделаны лишь первые шаги; в частности, в настоящее время одним из самых узких мест является зачаточное состояние внутреннего автостроения, что препятствует более быстрому развитию всего народного хозяйства.

В связи с этим, **правительством принято решение построить собственными силами мощный автомобильный завод с выпуском 100 тыс. машин в год в две смены.**

Эта задача, по своему значению и масштабу, стоит на уровне таких крупнейших народно-хозяйственных проблем, как Днепрострой, Тракторострой, Магнитострой, к осуществлению которых уже приступлено.

Для успешного хода строительства **необходимо привлечение к нему внимания всей пролетарской общественности. Осуществление этой задачи требует от инженерно-технического персонала проявления максимальной инициативы и творческой энергии.**

Эта сложная задача, возложенная на органы промышленности и инженерно-технический персонал, должна быть выполнена в установленные сроки, с учетом достижений как европейской, так и американской техники.

§ 2. В соответствии с этим правительственным заданием предлагаю Государственному институту по проектированию металло-заводов (Гипромезу) **немедленно организовать в своем составе специальный филиал для проектирования автозавода** на выпуск 100 тысяч автомашин в год в две смены.

§ 3. Главмашинострою предлагаю в двухнедельный срок установить, по согласованию с соответствующими организациями, окончательное промзадание и типы автомобилей для вновь строящегося завода и представить их на утверждение президиума ВСНХ СССР.

§ 4. Главмашинострою предлагаю установить особое наблюдение за организацией и ходом проектирования.

Председатель ВСНХ СССР **В. Куйбышев**

Зам. начальника АФУ ВСНХ СССР **Саловаров**



Вместе с весной на село приходит распутица... Фото Диамента (Киев)

Инж. Д. ЯРОШЕВ

ПРОСТЕЙШИЕ МАШИНЫ на ПРОСТЕЙШИХ ДОРОГАХ

НА ДОРОЖНЫХ работах весьма широкое применение имеют обыкновенные сельскохозяйственные орудия — плуги и бороны.

Однолемешные плуги употребляются одноконные и парные; но так как вспашка при дорожных работах требуется глубокая (до 20 *см*), то парные предпочтительнее одноконных. Существуют и специальные дорожные плуги (16 *кг* весом), работающие шестью лошадьми или трактором Фордзон.

Вспашка при дорожных работах имеет целью, во-первых, разрыхление грунта, являющееся основным моментом при устройстве новых и ремонте старых дорог, проходящих по отвердевшим грунтам; во-вторых, плуг употребляется при снятии дерна с полотна дороги, что необходимо в глинистом грунте, так как глинистый дерн в дальнейшем не поддается укатке (плуг устанавливается на глубину до 8 *см*); в третьих, плугом достигается первоначальное смешение основного грунта с добавочным при устройстве песчано-глинистых дорог, причем добавляемый грунт рассыпается слоем одинаковой толщины по полотну дороги и запахивается с целиной на нужную глубину; в четвертых, плугом намечается средина дорожных лотков и канав и по его борозде проходит затем несколько раз канавокопатель.

Как общее правило, пахать нужно влажный грунт. Лучшее время для машинно-дорожных работ—весна. Летом нужно стараться использовать время после дождя, чтобы производительность вспашки была достаточная.

Особый плуг, называемый рутером или корнерезом, употребляется для удаления корней кустарника и вырубленного мелколесья, а также для разрыхления каменистых грунтов.

Бороны употребляются всех тех видов и типов, какие применяются в сельском хозяйстве, начиная с простых деревянных или железных с прямыми зубьями или с зубьями в виде лапок, и кончая дисковыми (системы Рондаля), пружинными и звездчатыми (системы Ганкмо), имеющими вместо сплошных дисков диски с вырезами.

Бороны, с соответствующей нагрузкой, употребляются в дорожных работах при разрыхлении вспаханного плугами грунта, при разрыхлении дерна на легких грунтах и для смешения грунтов при устройстве песчано-глинистых дорог.

Количество рабочей силы при работе боронами зависит от системы бороны и от ее нагрузки, т.-е. от глубины боронования. Обычная крестьянская борона с деревянными или железными прямыми зубьями легко идет за одной лошадью, но та же борона с грузом в 30—40 *кг* требует уже пары лошадей.

Дисковые и звездчатые бороны имеют различное количество дисков и ножей, от которых зависит производительность их работы и количество потребной для них тяговой силы. Борона в 8 дисков работает парой лошадей, в 12 дисков — 3-мя лошадьми и в 16 дисков — 5-ю лошадьми или же трактором Фордзон.

Строго говоря, достаточная степень разрыхленности грунта может быть достигнута любой бороной; поэтому, при отсутствии усовершенствованных орудий этого типа, вполне возможно обходиться обычными земледельческими боронами, которые всегда и везде окажутся под рукой. Но дисковая борона работает быстрее чем простая, 16-дисковая быстрее 8-дисковой, звездчатая борона быстрее дисковой и т. д.

Во всяком случае, при работах на низовой дорожной сети не следует задаваться целью вести эти работы непременно при помощи самых усовершенствованных машин, которых у нас сейчас еще очень мало, и работа которых, иногда, особенно при тракторной тяге, может обойтись во всяком случае дороже, чем работа обычных крестьянских орудий.

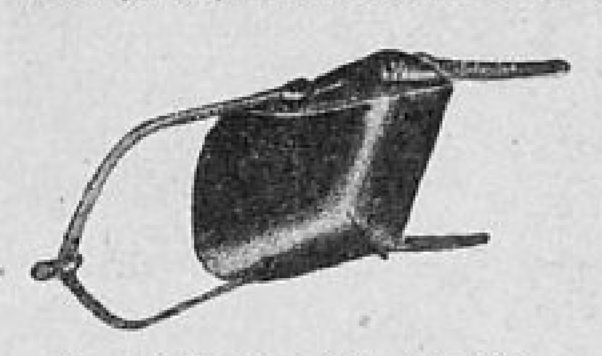


Рис. 1. Бесколесная лопата

Вслед за этими дорожными машинами, которые легко и просто получить всюду из крестьянского инвентаря или из инвентаря совхозов и колхозов,—идут дорожные снаряды; их, без каких либо затруднений, может сделать на месте плотник и кузнец.

К числу таких снарядов относится, прежде всего, конная лопата (рис. 1 и 2).

Конные лопаты употребляются двух видов: бесколесная, работающая одной лошадью, и колесная, требующая пары лошадей. Конные лопаты, как общее правило, непосредственно работают лишь на мягком и легком грунте; если же грунт твердый, то для них требуется предварительное разрыхление грунта плугом и бороной.

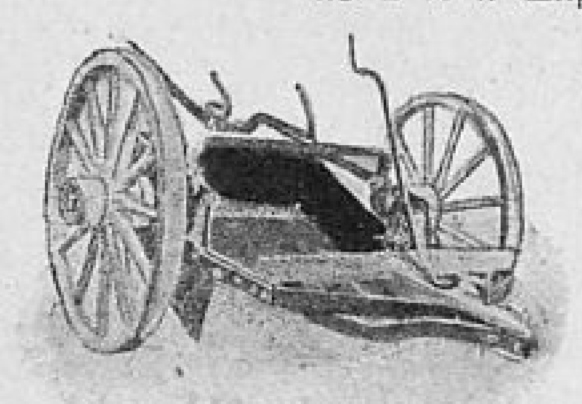


Рис. 2. Колесная конная лопата

Конная лапата представляет собою железный совок, врезающийся в землю силой лошадиной тяги; при отвозе грунта в сторону лопата скользит по земле, а при поднятии ручек, когда край совка упрется в землю, она опрокидывается, опять таки силой тяги, и земля из нее высыпается. Одноконная лопата может выбрать в день (8 час.) и перевезти на расстояние 30 *м* около 20 *куб. м* земли. Работа пароконной лопаты гораздо производительнее.

Деревянный канавокопатель (рис. 3) представляет собою две поставленные на ребро доски, образующие острый угол; размеры досок показаны на рисунке. Короткая доска, играющая роль отвала, понизу обшита полосовым железом толщиною в 6 *мм*, при чем край железной полосы на 10 *мм* спущен ниже ребра доски.

Канавокопатель работает парой лошадей, управляемых человеком, стоящим на его площадке; сначала проводится плугом направляющая борозда (посредине будущей канавы); по этой борозде, в зависимости от желаемой глубины лотка или канавы, проходит несколько раз канавокопатель таким образом, что длинная его доска прижимается к срезу борозды, а короткая отваливает в сторону грунт, срезаемый острием носа снаряда.

Перемещением своего веса взад и вперед по площадке, рабочий может пускать нос канавокопателя на большую или меньшую глубину и тем регулировать его работу. Работа канавокопателем требует известного навыка и сноровки.

Кроме этого деревянного канавокопателя, имеются также железные, работающие трактором и дающие возможность рыть канавы с дном шириною в $^1/_2$ *м*.

Деревянный дорожный утюг. Назначение дорожных утюгов—выглаживать разрыхленный или насыпанный грунт и придавать ему первоначальное легкое уплотнение, придавать поперечный профиль дорожному полотну посредством передвижки земли от краев дороги к ее средине и срезать бугры и заравнивать колеи и ямы.

Дорожный утюг является необходимейшей машиной как при постройке дороги, так и при уходе за ней и поэтому он должен находиться в каждом селении, тем более, что стоимость его не превышает 30—40 рублей.

Существует много способов устройства дорожного утюга; в крайнем случае он может быть заменен даже просто гладким бревном, передвигаемым по дороге конной тягой под различными углами к ее оси.

Простейший и весьма практичный деревянный утюг (рис. 4) устраивается следующим образом: две доски (или два однорезка) [1]) длиною по 2 *м* и шириной в 25 *см* устанавливаются параллельно, на расстоянии одного метра одна от другой, и соединяются поперечными связями и верхней площадкой; средняя из досок, образующих площадку, выступает, примерно, на 0,4—0,5 *м* за край задней вертикальной доски и образует хвост утюга. К нижнему краю передней доски утюга прикрепляется железная полоса.

Такой утюг требует пары лошадей и управляется рабочим, стоящим на его площадке. Хвост утюга, на который рабочий может нажимать ногой и, таким образом, увеличивать или ослаблять силу давления передней доски утюга, дает возможность регулировать работу утюга. Кроме того, регулировка работы утюга достигается его движением по полотну дороги под большим или меньшим углом к ее оси.

Когда утюг идет косо, он забирает часть земли с края дороги и вдоль передней своей доски продвигает ее на длину этой доски к средине дороги, попутно заравнивая углубления дороги и срезая выпуклости на ней.

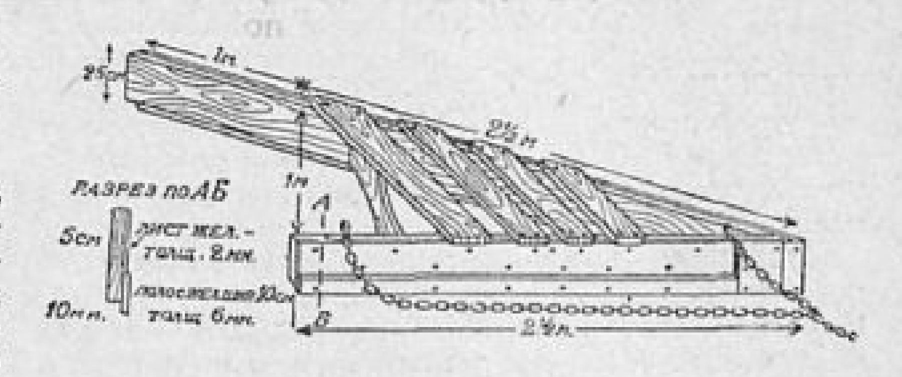


Рис. 3. Деревянный канавокопатель

При возвращении утюг идет другой стороной дороги и делает тоже самое. Третий и четвертый проходы утюга идут уже не по краям полотна, а ближе к средине, по незахваченному первым проходом месту. Последним проходом

[1]) Однорезком называется половина распиленного вдоль бревна.

утюг выглаживает ту небольшую выпуклость, которая образуется посредине полотна, вследствие перемещения земли с обоих краев дороги по направлению к ее оси. В результате получается выпуклое полотно.

Кроме деревянных, имеются металлические утюги как для конной, так и для тракторной тяги.

На глинистых тяжелых грунтах применяется специальная машина, называемая пленером и работающая исключительно тракторной тягой.

* * *

Эти машины: плуг, борона, канавокопатель, утюг — являются простейшими дорожными машинами, которыми вполне можно ограничиться при отсутствии достаточных средств для производства работ на грунтовых дорогах.

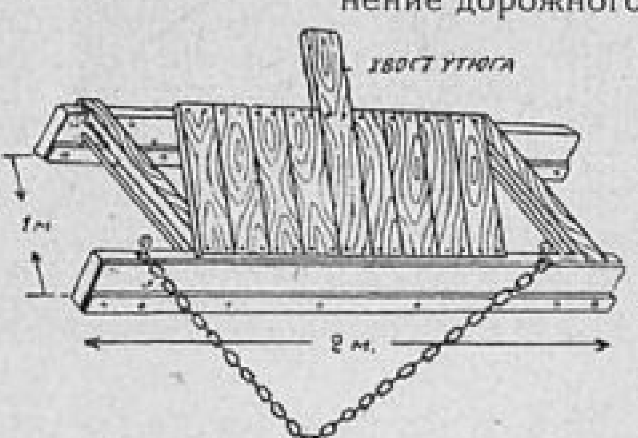
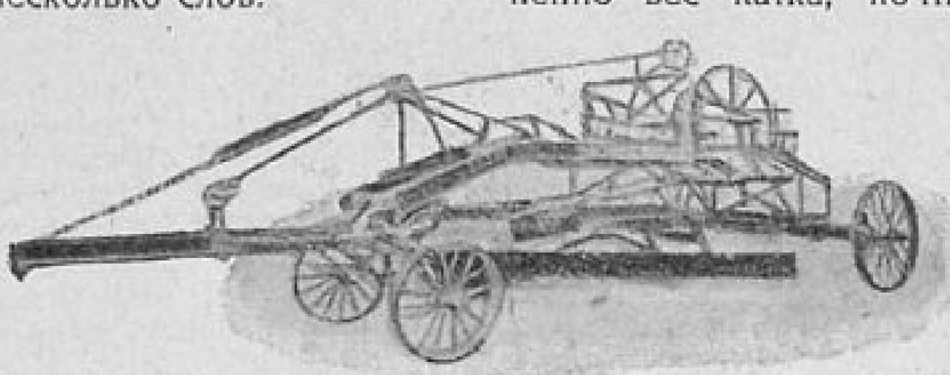


Рис. 4. Деревянный утюг

Однако, для проведения более совершенной и законченной механизации этих работ желательно иметь еще несколько машин, о которых мы и скажем здесь несколько слов.

Это, прежде всего, ручная корчевалка для извлечения пней. При сравнительно невысокой цене (в 300 — 350 руб.), простоте и надежности конструкции и малому весу (она передвигается одним рабочим) машина эта дает значительное удешевление работы по раскорчевке.


Рис. 5. Струг прицепной

Далее надо указать дорожный струг (грейдер), изображенный на рис. 5. Эта машина, заменяющая работу канавокопателя и отчасти утюга и выполняющая ее гораздо лучше и быстрее, имеет множество разновидностей. Наиболее легкий тип ее требует двух сильных лошадей и стоит сравнительно дорого (1.200—1.300 р.).

И наконец — дорожный каток. Обычно, при устройстве грунтовых дорог специальная укатка их катками не производится, вследствие значительной дороговизны этой работы, и уплотнение дорожного полотна происходит лишь под влиянием работы утюгов, естественной осадки, дождей и проезда.

Однако, при таком способе окончательное уплотнение дороги получается не ранее, чем через два сезона, до истечения которых дорога далеко не является улучшенной и в сырую погоду представляет значительные затруднения для езды. И если необходимо закончить уплотнение дороги по возможности скорее, то прибегают к каткам.

Машина эта в обычном виде — цилиндр, весом от $1^1/_2$ до 2 *т* и более, с оглоблями для запряжки лошадей, — достаточно известна. Но применение такого простого (круглого) катка для уплотнения грунтовой дороги, как бы не увеличивать постепенно вес катка, почти не достигает цели, так как при такой укатке уплотняется лишь один тонкий верхний слой земли, легко поддающийся размягчению под влиянием дождей.

Поэтому в таких случаях предварительно употребляются ребристые и трамбовочные (с чугунными пальцами) катки, уплотняющее действие которых простирается на значительную глубину, и лишь после неоднократного прохода ребристых и трамбовочных катков полотно дороги окончательно выравнивается простым катком. Процедура эта достаточно длительная, а потому и дорогая.

Инж. Д. Ярошев

НАУЧНЫЙ АВТОМОТОРНЫЙ ИНСТИТУТ и ПОСТРОЙКА АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА на 100.000 МАШИН в ГОД

ПРЕЗИДИУМ коллегии научно-технического управления ВСНХ СССР обсуждал решение о постройке в СССР силами советских техников нового автомобильного завода на сто тысяч машин в год.

Президиум признал необходимым привлечь ко всем работам по созданию нового завода Научный автомоторный институт (НАМИ), для чего институт следует включить в состав того филиала Гипромеза, которому будет поручено проектирование завода.

Институт должен также принимать участие в разработке и выборе Главмашстроем типа автомобиля, который будет выпускать новый завод.

Решено использовать опытный завод НАМИ в качестве базы для пробного конструирования и производства деталей и головной машины, намеченных к выпуску на новом заводе.

ЛЕКЦИЯ Н. ОСИНСКОГО „АМЕРИКАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ в ПРОШЛОМ и НАСТОЯЩЕМ“
состоится 3 апреля в Колонном зале Дома Союзов.

Каждый автодоровец должен знать о положении автоиндустрии в самой автомобилизированной стране мира.

Автодоровцы — на лекцию!

Тезисы лекции напечатаны в № 5 „За Рулем“, стр. 22.



НАМ НУЖНЫ СВОИ МОТОЦИКЛЫ

Из всех средств механического транспорта мотоциклу у нас как-то особенно не повезло. При всей своей технической отсталости мы все же строим свои автомобили, тракторы, аэропланы и велосипеды и будем строить их с каждым годом все лучше, дешевле и больше.

Из этого ряда выпадает только одно звено — мотоцикл. Почему? Не потому ли, что у нас все еще смотрят на мотоцикл, как на спортивную игрушку или, еще хуже, как на своеобразный снаряд для самоубийц? Этот обывательский взгляд приводит к таким утверждениям, что мотоцикл уже „отжил свой век", что его „вытесняет" маленький, легкий и дешевый автомобиль, что в больших европейских городах, якобы, „собираются" запретить езду на мотоциклах и т. д.? И выходит, таким образом, что, открещиваясь от производства мотоциклов, мы оказываемся чуть ли не „впереди" своего века. Какое смешное и нелепое заблуждение!

На наших глазах раздавленная, разоренная, скованная по рукам и ногам Германия в несколько лет создает у себя огромную мотоциклетную промышленность и на старых, наспех приспособленных заводах, оборудованных станками 20 — 30-летней давности, выпускает ежегодно сотни тысяч мотоциклов, наводнив ими все свои города и деревни. На наших глазах мотоциклетные заводы растут во всех странах, а число мотоциклистов, по сравнению с довоенным временем, удесятерилось.

Дело, очевидно, вовсе не в нашей „технической отсталости", бедности и т. п., а просто в недостатке внимания к мотоциклу и в недостаточном понимании его роли, как массового и общедоступного транспортного средства, которое давно и прочно вошло в бытовой обиход европейского пролетария.

Еще более недооценивается общественно-воспитательная и образовательная роль мотоцикла.

Действительно, помимо своего практического значения, мотоцикл является еще могущественным средством популяризации технических знаний вообще, привлекая к технике широкие круги населения, в особенности молодежи, и заставляя их попутно знакомиться с рядом соприкасающихся областей техники и точных наук. Мотоцикл обладает всеми элементами сложной машины; он представляет собой в миниатюре как бы модель автомобиля и трактора, отличаясь от них лишь второстепенными деталями; мотоциклист поневоле должен быть слесарем, механиком, электротехником. Таким образом, с развитием мотоциклетного дела, естественно, подготовляются кадры техническиграмотных людей, которых можно в три дня пересадить на автомобиль, трактор, моторное судно и пр. Разве, например, приходилось бы нам теперь ломать голову над вопросом, откуда взять нужное на ближайшие годы количество трактористов, если бы мотоцикл был у нас так же популярен, как в Германии, Англии и других странах?

В начале прошлого года производством мотоциклов заинтересовался один из наших трестов. В Германию был командирован инженер для ознакомления с постановкой дела на немецких заводах; кем-то намечен был тип машины, кем-то подсчитаны необходимые денежные ассигнования. Попытка окончилась впустую, так как, повидимому, что-то и где-то не было „согласовано" и „увязано", деньги не были отпущены, и вопрос повис в воздухе.

Какие-то любительские поползновения в этом направлении делаются и теперь. Но все это совершается вне поля зрения и влияния общественных организаций, об'единяющих автоработников, которые ограничивались до сих пор только ролью пассивных наблюдателей, не всегда даже осведомленных о том, что предпринимается в области мотоциклостроения.

Вот почему нельзя не приветствовать решение Автодора создать комитет содействия советскому производству мотоциклов с рядом конкретно намеченных задач. Комитет должен совместно с заинтересованными производственными организациями выбрать тип машины, выработать технические условия, составить производственный план, проработать экономическую сторону производства и связаться с нашими трестами или заводами для реального осуществления намеченных предположений.

Конечно, отсюда еще далеко до фактической постройки мотоциклов, но, по крайней мере, мы имеем первый технически правильный и организованный шаг в этом направлении, который должен положить конец всякой партизанщине, только компрометирующей дело и вносящей в него с самого начала полную неразбериху. И нет сомнения, что при поддержке со стороны печати, созданный комитет сумеет сдвинуть вопрос о советском мотоцикле с мертвой точки, привлечь к нему то общественное внимание, какого он заслуживает, и внести сюда все необходимые элементы здорового технического подхода к делу.

А. Иерусалимский



В центре Берлина ночью

Я. ГОЛЬБЕРГ

СВЯЖЕМ ДОРОГИ СССР с ДОРОГАМИ ЗАПАДА

АВТОМОБИЛЬ пересек границы отдельных государств и сделался международным средством сообщения.

Успеху международных автомобильных сообщений за последние годы способствуют: усовершенствование конструкции автомашин, создание автобусов для дальних сообщений в дневное и ночное время, улучшение дорожной сети и организация дорожной службы.

Удобные сидения, энергичная вентиляция, совершенное отопление, обильное освещение — все это привело к тому, что население начало предпочитать автомобили, и, главным образом, автобусы—железнодорожному и трамвайному транспорту.

Дальнейший сдвиг произошел в результате появления спальных автобусов, позволяющих ездить не только днем, но и ночью, выигрывая нередко как во времени, так и в затратах по сравнению с железнодорожными поездками.

С другой стороны, широкое распространение автомобильного транспорта, создав новые источники дохода для государства, вызвало к жизни целый ряд проектов специальных автомобильных дорог дальнего сообщения.

Каждое государство, стремясь привлечь в свою страну многочисленных туристов, приступало к постройке или улучшению своей дорожной сети, в особенности в районах, примыкающих к соседним государствам, тем самым создавая тесную дорожную связь.

Любопытным образцом стремления государств привлечь на свою территорию автомобильных туристов может служить Швейцария.

Когда в Германии рассматривался проект соединения германской автомобильной дорожной сети с итальянской по кратчайшему направлению, минующему Швейцарию, последняя повела энергичнейшую кампанию за то, чтобы связь между германской и итальянской дорожными сетями была установлена именно через Швейцарию. Было создано специальное общество содействия постройке этой автомобильной дороги.

Кроме того, были разработаны проекты под'ездных автомобильных линий к этому швейцарскому участку германо-итальянской магистрали.

В общем, стремление всех государств сводится к тому, чтобы пассажиры, прибывающие в любой приморский порт или пограничный город могли бы следовать дальше на автомобилях.

В целом ряде стран (в С.-А. С. Ш., Англии, Германии), автомобильно-дорожная сеть охватывает всю территорию страны, стремясь связать все города, вплоть до отдаленных населенных пунктов.

Германия, Австрия, Швейцария ведут даже специальный учет иностранных автомобильных туристов, пересекающих границу.

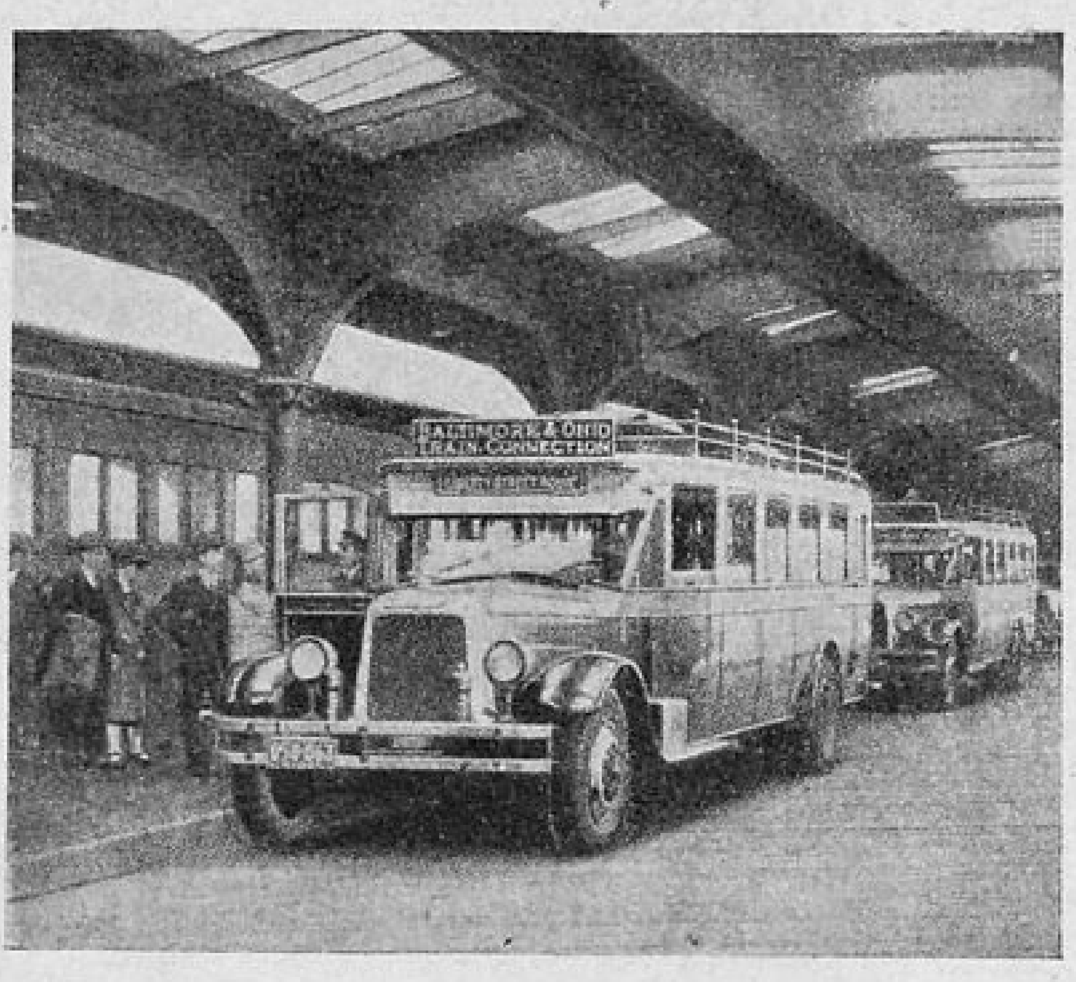
Например, в Австрию, в 1928 году в'ехало 50 тыс. иностранных автомобилей и, если принять, что в каждом автомобиле находилось 4 человека, то благодаря автомобильному транспорту в Австрию могло попасть 200 тыс. туристов, что для повышения финансового благополучия страны было положительным фактором.

Не так давно были изданы карты международных дорожных магистралей со всеми

соединительными дорогами. Помимо карт, опубликованы правила движения, таможенные формальности и т. п. сведения, необходимые для лиц, пользующихся автомобилями в междугосударственных сообщениях.

Широкую инициативу в деле развития автомобильно-дорожных сообщений проявляет Германия, как страна, занимающая центральное положение в Европе и являющаяся звеном между ее западной и восточной частями. Кроме того, Германия связывает Северную Европу (Швецию, Норвегию, Данию, Финляндию) с Южной Европой — Италией и Балканами.

Последние с'езды германских дорожных организаций много места уделяют вопросам международных автомобильных сообщений и ставят в порядок дня не только автомобильно-дорожную сеть Германии, но и автомобильно-дорожные сети примыкающих стран. Значительное место они уделяют и СССР.



Железнодорожно-автомобильная станция в Нью-Джерсей, вблизи Нью-Иорка. Прибывшие в поездах пассажиры непосредственно пересаживаются в автобусы, стоящие вдоль поезда, для дальнейшего путешествия

Основными элементами этой дорожной сети Европы, по мнению немецких авторитетов, должны служить: треугольник Лондон - Париж - Берлин и четыреугольник Лондон — Париж — Вена — Берлин. Эти элементы явятся основными базами всей магистрально-дорожной сети Европы. Следующей областью значительного развития дорог являются: с одной стороны—альпийские и средиземноморские государства, в особенности Италия, Южная Франция и Испания, а с другой — горные страны Балкан и Греция.

Если восточно-европейские страны (Польша, Румыния, Латвия, Эстония, Литва, СССР) еще не включены в эту международную сеть, то как полагают немецкие дорожные авторитеты, эти страны должны будут войти в эту сеть в ближайшем будущем; перспективы для развития автомобильного движения в этих странах, и, главным образом, в СССР, во многом напоминают развитие авомобилизма в Северной Америке.

Как же представляется эта международная автомобильно-дорожная сеть?

Внутри сети будут находиться три основные магистрали: Лондон — Берлин, Берлин — Париж, Париж — Лондон. К ним будут присоединены линии Париж — Вена, Берлин—Вена и Лондон—Вена.

Следующие магистрали для автомобильных туристов будут итти по таким маршрутам: Лондон — Париж — Испания, Лондон — Париж — Италия, Лондон — Париж — Швейцария — Балканы — Константинополь—Греция, с ответвлениями на Германию и на Италию.

Северные крупные центры будут соединяться с югом, юго-востоком и юго-западом магистралью, проходящей через Берлин. Берлин также окажется узловым пунктом линии: Лондон—Париж—Восточная Европа—**через прибалтийские государства на Ленинград и Финляндию.**

Кроме того, следует указать на магистрали Лондон — Париж — Страсбург — Мюнхен — Вена — Балканы и на линию Лондон — Голландия — Рейнская Долина — Южная Германия и Швейцария — Италия и, наконец, магистраль из Гамбурга через Берлин, Бреславль, Верхнюю Силезию, через Южную Польшу, в **Южную часть СССР — к Черному морю.**

Линия, идущая из Берлина через Краков и Львов, **будет следовать дальше через Киев по УССР.**

Если учесть быстрый темп развития автомобильного транспорта в прилегающих к нам с юго - востока странах Персии и Турции, то можно полагать, что по мере автомобилизации этих стран СССР должен будет сыграть такую же связующую роль для западно-европейских и азиатских государств, какую в настоящее время предполагается возложить на германскую дорожную сеть для об'единения всей европейской дорожной сети в одну целую замкнутую систему.

Отсюда ясно, какая важная задача выпадает на СССР в деле увязки своей дорожной сети с сетью остальной Европы.

Помимо культурно-политического значения, эта связь будет иметь важное экономическое значение: создаст благоприятные условия для иностранного авто-туризма у нас и явится фактором финансового благополучия страны. Открытие для иностранного туризма наших дорог, при условии взимания определенного дорожного сбора, послужит также источником увеличения фондов на дорожное строительство.

Нам кажется, что мимо этой проблемы Автодор, как руководящая автомобильным и дорожным делом организация, не может пройти.

В первую очередь, Автодор должен связаться с международными организациями, занятыми вопросами международных автомобильных сообщений и приступить к выработке соответствующих мероприятий.

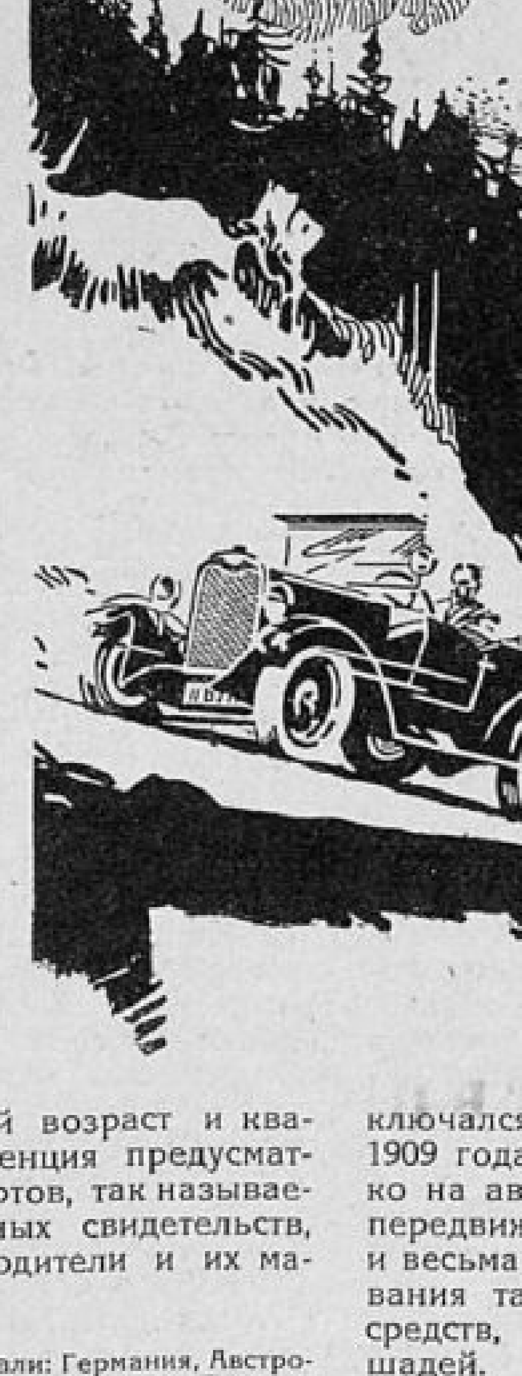
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ АВТО-ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

ИСТОРИЯ регулирования автомобильного передвижения в международном масштабе восходит еще к международной конференции, состоявшейся в 80-х годах прошлого столетия в Лондоне, наметившей только основы такого регулирования.

На пути интернационализации автомобильного передвижения, однако, лежали значительные трудности, так как каждое государство по-своему упорядочивало у себя передвижение механических экипажей, пред'являя к нему свои отличные от другого государства требования. Так, напр., в Англии и Австрии движение допускалось по левой стороне дороги, между тем как в других странах (Германия, Франция) машины должны были держаться правой стороны; в государствах с более густым населением и развитой промышленностью к водителям машин и оборудованию пред'являлись более повышенные требования.

Различие в законодательствах отдельных государств затрудняло междугосударственное сообщение посредством автомоторного транспорта. Между тем, жизнь указывала на необходимость изыскать такой способ, который примирил бы интересы всех государств. Достигнуть этого можно было путем выработки правил—единых для всех государств.

Эту цель преследовала международная конвенция по передвижению автомобилей, подписанная в Париже 11 октября 1909 года в числе других государств также и царской Россией [1]).



Эта конвенция устанавливала обязательный для всех государств минимум требований к машинам и их водителям для того, чтобы быть допущенными к переезду из одной страны в другую (определенный род и качество системы тормозов, управления и сигнализации, систему знаков, которая устанавливала бы национальность машины и т. д.; определенный возраст и квалификацию шоферов). Конвенция предусматривала выдачу особых паспортов, так называемых международных дорожных свидетельств, при пред'явлении которых водители и их машины допускались беспрепятственно к передвижению по стране.

Конвенция 1909 года, однако, не разрешила всех вопросов, возникавших в связи с междугосударственным автомобильным сообщением. Оставался неразрешенным очень важный вопрос: целый ряд государств, в которых существовало обложение автомобилей пошлиной, взимал пошлину даже с машин, совершавших переезд в порядке конвенции 1909 года, как гарантию, что такая машина будет в определенный срок вывезена. Вполне понятно, что это обстоятельство создавало много неудобств.

Выходом из этого положения явилось установление, по взаимному соглашению между национальными автомобильными обществами, выдачи так называемых „триптиков". Значение триптиков заключалось в том, что общество, выдавшее его, гарантировало вывоз в определенный срок из данной страны допущенной машины, в противном случае оно обязывалось уплатить установленную пошлину. Такое гарантийное письмо освобождало водителей от необходимости иметь при себе значительные суммы денег, а главное, позволяло совершать в'езд и выезд из страны и в неприсутственные часы, когда таможни были закрыты. Достаточно было пред'явить „триптик" дежурному досмотрщику, чтобы получить соответствующее разрешение на в'езд.

Развитие автомоторного транспорта во время мировой войны, особенно в послевоенные годы, показало устарелость конвенции 1909 года и ее несоответствие с современным состоянием автотранспорта.

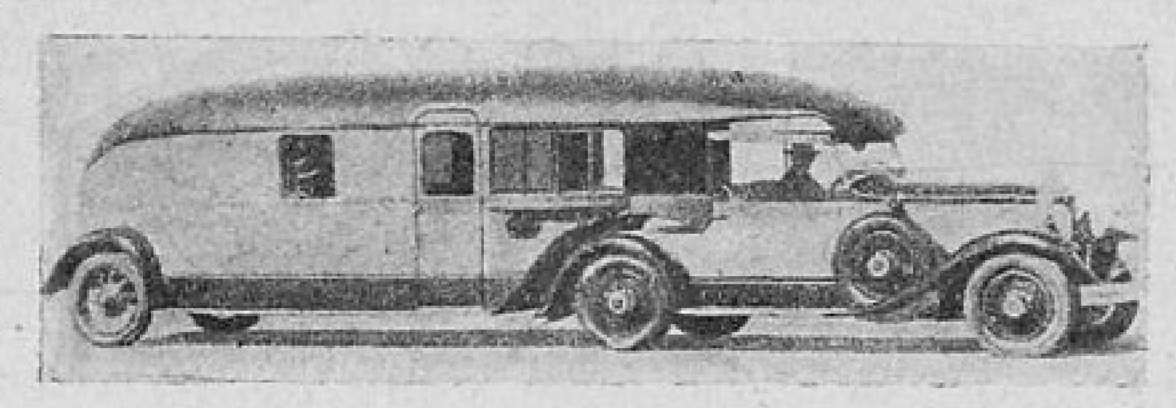
Инициативу созыва международной конференции для пересмотра конвенции 1909 г. взяло на себя французское правительство, предложив проект новой конвенции. Интерес этого проекта заключался в том, что в отличие от конвенции 1909 года, касавшейся передвижения лишь только на автомашинах, он охватывал все средства передвижения по дорогам общего пользования и весьма детально описывал порядок пользования такими дорогами для каждого из этих средств, вплоть до вьючных и верховых лошадей.

На ряду с проектом будущей конвенции, выработанным французским правительством,

---

[1]) Кроме России, конвенцию подписали: Германия, Австро-Венгрия, Бельгия, Болгария, Испания, Франция, Великобритания, Греция, Италия, Монако, Черногория, Нидерланды, Португалия, Румыния, Сербия.

вниманию государств был предложен проект Лиги Наций. Терпя поражение в политических вопросах, Лига Наций, очевидно, пытается отыграться в разрешении таких вопросов, как здравоохранение, транспорт и т. д., чтобы оправдать в глазах общественного мнения всего мира свое существование. Лига Наций не оставила без внимания и автомобилизацию. Проект Лиги Наций касался исключительно передвижения автомашин, и в более подробной форме уточнял технические условия, которым должны были удовлетворять механические экипажи, и детализировал систему международных свидетельств. Из новых идей он вводил для государств обязательство не выдавать дорожных удостоверений на международное передвижение лицам, которым отказано в выдаче свидетельств внутри их родины (профессиональные правонарушители, уголовный элемент и т. д.). Соблюдение законодательства той страны, в которой передвигаются водители машин, он дополнял обязанностью соблюдения еще и действующих в данной стране положений, касающихся занятия профессией.



В Америке недавно построен автомобиль, представляющий собой настоящую квартиру со всеми удобствами с той только особенностью, что она передвигается по желанию владельца в любой пункт страны

Проект предоставлял участникам конвенции право при выдаче автомобильных удостоверений требовать от собственников или владельцев машин достаточной гарантии для обеспечения убытков третьих лиц, могущих пострадать от международного передвижения.

Открывшаяся 20 апреля 1926 года в Париже конференция единогласно постановила в основу своей работы положить предложенный французский проект, при чем было решено выработать два самостоятельных соглашения: конвенцию относительно автомобильного передвижения и конвенцию о дорожном передвижении.

Делегацией Союза ССР была подписана первая конвенция [1]). Эта конвенция, по сравнению с конвенцией 1909 года, в более уточненной форме касается оборудования машин, качеств шоферов, соблюдения национального законодательства в отношении перевозки пассажиров и грузов, ввоза автомобилей, допущения иностранцев и т. д., что соответствовало директиве данной Союзным правительством делегации СССР. В качестве обозначения автомашин СССР при заграничном путешествии приняты буквы „S. U.“.

Выполнение формальностей по конвенции и официальные сношения осуществляются через французское правительство. Конвенция вступает в силу после того, как состоится сдача на хранение ратификаций 20 государствами, участвующими в конвенции 1909 года. С этого момента для государств, ратифицировавших конвенцию 1926 года, конвенция 1909 года теряет силу.

Мигри

---

[1]) Эта конвенция была подписана также: Германией, Австрией, Бельгией, Бразилией, Великобританией и Северной Ирландией, Болгарией, Кубой, Данией, Данцигом (вольный город), Египтом, Испанией, Эстонией, Финляндией, Францией, Гватемалой, Грецией, Венгрией, свободным Ирландским государством, Италией, Латвией, Литвой, Люксембургом, Марокко, Мексикой, Монако, Норвегией, Нидерландами, Перу, Персией, Польшей, Португалией, Румынией, Королевством Сербов, Хорватов и Словенов, Сиамом, Швейцарией, Чехо-Словакией, Тунисом, Турцией и Уругваем.



На Московской конференции. А. М. Лежава делает доклад Фото С. Макарова

МОСКОВСКАЯ ГУБКОНФЕРЕНЦИЯ АВТОДОРА

Направо горит—лошадь впрягаем, налево—сами везем...

Из впечатлений

КОНФЕРЕНЦИЯ эта не отличалась по внешности от обычного вида конференций — шумная толпа делегатов, почетный президиум, рабочий президиум, доклады, приветствия... Внимательный наблюдатель остановился бы разве только на возрастном составе конференции. Делегаты — почти сплошь молодежь. Делегатов старше 40 лет в зале не было. Старше 30 — несколько человек. В то же время и не совсем зеленая молодежь. Это по возрасту не комсомольское собрание. Это молодежь между 20 — 30 годами, которая еще сохранила горячность молодости, но уже приобрела опыт и закалку зрелости.

Невольно вспоминается состав делегатов на Всероссийском дорожном с'езде. Там было как раз обратное. Молодежи почти не видно было. Большинство — делегаты от 40 лет и выше.

Найти об'яснение этому не трудно. На Всероссийском дорожном с'езде были, главным образом, делегаты от дорожных учреждений, на московской губконференции—от общественных организаций — автодоровских коллективов.

Итак, первое заключение: молодежь активно вошла и завоевывает автодоровское движение. А это сулит многое. Это значит, что вопросы автомобилизации СССР и улучшения наших дорог встретят горячность, энтузиазм, и волну общественного под'ема...

Бурными аплодисментами приветствовала конференция председателя Центрального Совета Автодора тов. А. М. Лежаву.

„Какая-то удивительная мертвая точка в вопросе с автостроением“,—говорит тов. Лежава. „Каких только заводов за это время не построили, а с автостроением дело не выходит. Все потому, что не решили будем ли сами строить или иностранцы у нас будут строить.

Нам нечего долго ждать иностранцев. Вот мы уже машину АМО построили и шоферы не нахвалятся ею, сейчас пробуем машину НАМИ, и если только решим, что будем сами автомобили строить, дело пойдет, и как пойдет!..“

Плохо у нас со строительством дорожных машин. Московское отделение Автодора должно быть застрельщиком и в автостроении, и в дорожном строительстве“.

Тов. Дмитриев, в кратком, но полном цифрами и фактами докладе, дал картину работы Центрального Совета Автодора. Многое сделано, но еще больше предстоит сделать. Во всяком случае сдвиг, который наметился в вопросе о постройке авто-заводов и дорожного строительства, — заслуга Совета Автодора, мобилизовавшего общественное мнение вокруг этих вопросов.

Дальше конференция заслушала доклады тт. Лаврова, Гиммельфарба и Захарова.

На конференции выступил старик тов. Власов, представитель беднейшего крестьянства

Коломенского уезда. Тов. Власов официально не зарегистрирован как член Автодора, но какими-то путями его потянуло на конференцию, потянуло высказаться перед „народом“ о своем родном, горьком бездорожьи.

„Вот“,—говорит тов. Власов,—„привезли к нам в деревню хорошую машину — молотилку. Отлично поработала она два часа, обмолотила хлеб беднейшему крестьянству дешево и скоро. Крестьяне очень довольны остались. А вот, как увозить машину стали, то неподалеку от деревни застряла она в грязи и 6 часов мужички с лошадьми, досками и веревками машину эту вытаскивали. Думается, после этого, что не скоро второй раз приедет к нам в село эта хорошая машина.

Или вот еще другое. Есть у нас пожарный сарай. Ежели направо горит—лошадь впрягаем, ежели налево—сами везем, потому что налево там дорога такая, что на лошади проехать нельзя.

Мы нашу нужду считали божьим наказанием и по совету попа служили молебны. Однако, молебны не помогали“...

Теперь старик Власов перенес свои надежды с бога на Автодор. Автодору предстоит ответственная миссия соревнования с богом и надо думать, что из этого „состязания“ он выйдет с честью.

Для выступления в прениях записывается колоссальное количество ораторов,— почти вся конференция. Единодушно голосуют против сокращения времени выступающих. Дайте высказаться! Очень наболело наше бездорожье! И один за другим выступают делегаты и рассказывают о своих нуждах, достижениях и планах.

Энергичные люди. Сильное движение.

Всякий побывавший на конференции невольно проникнется уверенностью, что автодоровское движение как нельзя более назрело, а главное, получило твердый и напористый человеческий материал.

Н. Беляев

РАЗВЕРНЕМ СОБСТВЕННОЕ АВТОСТРОЕНИЕ!

Доклад А. М. Лежавы

500 с лишним делегатов I Московской губернской конференции Автодора с напряженным вниманием слушали тов. А. М. Лежаву на открытии конференции Автодора 2 марта.

А. М. Лежава ударил по больным местам нашей действительности—бездорожью и отсутствию автотранспорта.

— В своем обращении к вам, — начал А. М. Лежава.— я хочу остановиться на двух вопросах, имеющих для нас исключительно важное и ударное значение — «Даешь автомобиль!» «Даешь дорожную промышленность»!

Оставаться дальше в том положении, в каком мы были до сих пор, невозможно. Сидя в правительстве и соприкасаясь с хозяйственной и культурной работой республики и ее отдельных районов, мы постоянно сталкиваемся с вопросами реконструкции; дальше заниматься рационализацией нашего хозяйства не занимаясь вплотную вопросами дорожного строительства и средств передвижения,—нельзя. Как обстоит сейчас дело с автостроением? Здесь создалась какая-то удивительная мертвая точка. Каких только огромных предприятий, совершенно новых в нашей стране, каких только гигантов мы за это время не возводили, а с заводами по автостроению дело не выходит.

Как заниматься автостроением? Самостоятельным ли путем, или перенести к нам заграничный капитал и технику? Мы все болтаемся как маятник между этими двумя проблемами. У нас автостроение еще совершенно не налажено и наше народное хозяйство много от этого теряет.

Не дожидаясь никого и ничего, мы должны заняться собственным автостроением. Если мы поставили Волховстрой, сооружаем Днепрострой и т. д., мы можем развернуть свое собственное автостроение. Когда мы несколько лет тому назад начали выпускать машину АМО, было много скептиков, утверждавших, что зря мы туда бросаем деньги и что ничего из этого не выйдет, так как нет у нас ни техников, ни квалифицированных рабочих. Однако же, машина АМО оказалась лучше своего прототипа. Единственный недостаток, что завод выпускает еще мало машин (в этом году 1400) и, естественно, на каждую машину ложится большой расход. Отсюда вывод: надо завод расширить, вложить в него капитал и машина будет стоить дешевле. Техники и рабочие завода должны добиться снижения стоимости машин. Это нужно сделать для того, чтобы действительно смело пойти на развертывание советского автостроения.

У нас в Москве привыкли ездить на «Ройсах», но ведь это баловство. У нас есть собственные конструкции машин, которые может быть не хуже этих «Ройсов». Нужно пробовать НАМИ, АМО и сотни других машин, что обойдется гораздо дешевле, чем сидеть без машин или платить золотую валюту за границей. Развертывание собственного автостроения—задача всего рабочего класса.

На ряду с автостроением перед нами стоит задача дорожного строительства. Расширяя наше дорожное строительство, мы в то же время должны развернуть и наше дорожное машиностроение. Почин в этом отношении у нас уже есть. Различные дорожные машины у нас уже строятся и они не хуже машин, привозимых из Швеции и Германии, и великолепно работают.

Опыты показывают,—заявляет А. М. Лежава,—что там, где появляется в эксплоатации автомашина, начинается лихорадочное улучшение дорог. Дорога потянет машину и машина обязательно потянет за собой дорогу. Дайте крестьянину, производящему товарное хозяйство, грузовичек для перевозки картошки, молока, свеклы и т. д. и он обязательно дорогу выравняет.

Задачи автостроения и дорожного машиностроения остро стоят перед всей нашей общественностью, перед всем нашим хозяйством и правительством. Московское губернское отделение Автодора должно быть в этом деле застрельщиком. В его деятельности автостроение и дорожное машиностроение должно занять первое место (аплодисменты).

ЧТО СДЕЛАНО СОВЕТОМ АВТОДОРА

Доклад зам. пред. Совета Автодора В. Ф. Дмитриева

В КОНЦЕ 1927 года, когда зарождалось общество Автодор, — говорит тов. Дмитриев, — в контрольных цифрах Госплана не предусматривались ассигнования на автостроение. Под влиянием же Автодора в новые контрольные цифры правительственными органами внесен ряд дополнений о постройке заводов для выпуска мощных автомашин. Такой колоссальный сдвиг произошел всего лишь в один год. Этот перелом в деле автостроения обязан Совету Автодора.

В дорожном вопросе мы к сегодняшнему дню тоже имеем большие достижения. До сих пор, в течение нескольких лет существовала какая-то неразбериха в вопросе, кто должен строить дороги, какие и как строить. По этому вопросу были только одни дискуссии, а дела почти никакого. Дороги же тем временем разрушались, приходили в негодность. В настоящее же время, при содействии Совета общества, правительство издало специальный дорожный закон, вносящий ясность в дорожное дело.

Эти два обстоятельства, — заявляет тов. Дмитриев, — являются наиболее крупными достижениями в работе Совета Автодора.

Московская губерния по количеству коллективов и членов Автодора стоит на первом месте. В губернии около 400 коллективов и около 15 тысяч членов. Мы имеем отделения общества во всех автономных республиках, краевых и областных центрах, губерниях и в большинстве уездов. Организационную работу общества можно считать законченной. Однако, еще до сих пор очень слабо развернута работа по созданию коллективов среди крестьянского населения. Перед нами поэтому во всей широте встает вопрос об организации коллективов на селе и развертывании работы по улучшению наших дорог. Это особенно необходимо сделать сейчас, когда правительством намечены определенные организационные мероприятия по дорожному вопросу.

Совет общества проделал большую работу по выпуску различных популярных брошюр, руководств, учебников и т. п., занимался также вопросами профтехнического образования. Приходилось пробивать брешь во всех органах в области подготовки квалифицированной автодорожной рабочей силы, подготовки работников высшей и нисшей квалификации и т. п.

Из главнейших работ, проделанных Советом общества является созыв дорожного с'езда. Совет проработал вопросы реорганизации дорожного дела и наметил в этой области ряд практических мероприятий. Организованные Советом авто-мото-пробеги дали ценный материал для проработки вопросов автостроения в нашей стране. Большим тормозом в работе является отсутствие средств. Целый ряд учебных пособий и других материалов общество не могло приобрести своевременно. Организованная советом автолотерея должна дать Автодору 1.200 тыс. руб., что значительно укрепит финансовую базу общества.

Совет Автодора добивается постройки автозавода. Тот сдвиг в автостроении, который сейчас имеется, обязан Совету Автодора, мобилизовавшему общественное внимание к этому вопросу. Автостроение и дорожное строительство — наша первостепенная задача.



В зале заседания губконференции Фото С. Макарова

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ НИЗОВОЙ СЕТИ ДОРОГ!

Доклад начальника Цудортранса Ф. Я. Лаврова

Опыт годичного существования Автодора, заявляет т. Лавров, показал, что в нашу теперешнюю работу необходимо внести кое-какие поправки. Положение с деревенским и коллективами в Московской и др. губерниях Союза чрезвычайно плохое. На село мы еще не проникли.

Трудовая дорожная повинность, декретированная правительством, будет проводиться в обязательном порядке, и чтобы разумно использовать труд крестьянского населения в дорожном строительстве, необходимо, прежде всего, создать для этого соответствующую обстановку, подготовить об'екты дорожного строительства. До сих пор государство занималось строительством дорог республиканского или губернского значения, а до низовой сети — уездных, волостных и сельских дорог — никто не доходил, и за годы революции там никаких работ не велось. Теперь наступил момент, когда на низовую сеть дорог мы должны обратить самое серьезное внимание. Мы должны автодоровскую организацию в деревне сделать популярной, широко общественной, непосредственно связанной с крестьянством. Надо создать льготные условия вхождения в организацию для широких масс крестьянского населения.

Наша задача в городах будет сейчас заключаться в массовом открытии курсов подготовки квалифицированной рабочей силы по автотранспорту, в ознакомлении с машиной.

Так как мелкие коллективы заниматься такими вопросами не могут, необходимо провести укрупнение коллективов, чтобы они насчитывали не менее 100 человек.

Перед нами стоит вопрос, заявляет далее т. Лавров, о передаче производственных функций нашим организациям. До сих пор организации никакими производственными функциями не занимались, но сейчас эта необходимость назрела. На опыте работы истекшего года мы видим, что целый ряд коллективов в силу местных условий на этот путь уже становится. Поэтому придется устав общества несколько изменить. Однако, этими производственными функциями слишком увлекаться не следует.

Заканчивая свой доклад, тов. Лавров указывает на необходимость вовлечь в Автодор как можно больше новых членов, усиленно подготовиться к проведению „Недели Автодора", и к дорожному строительству в предстоящем строительном сезоне. Должна быть широко развернута работа наших организаций на местах, чтобы к дорожному строительству привлечь широкое внимание крестьянского населения.

Затем конференция заслушала доклад зам. нач. Цудортранса тов. Гиммельфарба „О состоянии и перспективах развития автотранспорта в СССР", доклад тов. Захарова, а также послала приветствие Моссовету, XVII Губпартконференции, ЦК рабочих местного транспорта и пр.

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Канадская автомобильная промышленность выпустила в 1928 году 242.383 машины, что является для нее рекордной цифрой.

Лига пешеходов во Франции созвала свое пятое годичное собрание на котором отвергла предложенную резолюцию об установлении менее враждебного отношения к мотористам.

Одновременно возникла еще одна аналогичная организация под названием „Союз для моральной и материальной защиты пешеходов"—„независимо от их классовой принадлежности", как официально было заявлено представителями этого союза. (Каких только лиг не выдумают на свете бездельники?)

Во Франции на строительство и улучшение дорог предположено израсходовать в 1929 году 60 млн. руб. Из них 4 млн. будет затрачено на восстановление дорог, поврежденных во время мировой войны, и 12 млн. на новые дороги. Это ассигнование превышает все цифры предыдущих годов.

Уменьшение французского экспорта. Французский автомобильный экспорт в 1928 г. уменьшился с 48.269 машин до 39.176 (11 месяцев) при одновременном удвоении импорта—8.908 машин вместо 4.611.

Шоферские курсы для членов рейхстага. После распоряжения прусского министерства юстиции об обязательном обучении судей, разбирающих дела об автомобильных несчастных случаях, шоферскому искусству — очередь за германскими парламентариями. В Берлине открыты специальные автомобильные курсы для членов рейхстага, входящих в секцию сообщений.

Бетон — автомобильный паркет. Постройка бетонных дорог в Германии идет усиленным темпом. В 1925 году было построено 45 тысяч *кв. км.*, в 1926 году—240 тысяч *кв. км*, в 1927 году—460 тысяч *кв. км*, а в 1928 г. в одной только провинции Ганновер построено в 3½ раза больше чем в 1927 году. Авторитетные германские круги отмечают определенные преимущества бетонных дорог над асфальтовыми и клейнпфлястером (брусчаткой).

Новое дорожное строительство в С.-А.С.Ш. в 1928 г. достигло рекордной цифры в 64.360 *км*. На него было затрачено 1.560 млн. долл. Общее протяжение мощеных дорог в стране достигло теперь 1.008.843 *км*, из которых 164.118 *км* составляют асфальто-бетонные дороги.

5 тысяч автомобилей в час в обоих направлениях сможет пропускать новая шестирядная дорога в Нью-Иорке. Дорога на специальном виадуке, длиной в 7 *км*, будет проходить на высоте 7 *м* над оживленной частью Нью-Йорка. Одна из трех линий каждого направления предназначена для медленно движущихся грузовиков, вторая — для автомобилей обыкновенной скорости, третья — для неограниченной скорости — экспресс.

Большое значение придают сведениям о предстоящем слиянии трех крупнейших северо-американских фирм по производству резины:— Гудийр К°, Сайберлинг К°, Резиноделательная К° С.-А.С.Ш.

Фиат развивает активность в Германии. Знаменитый итальянский концерн Фиат совместно с дрезденским банком (Германия) приобрел автомобильный завод в Гайльбронне с годовой продукцией в 4—5 тысяч машин. Для эксплоатации этого завода создано акционерное о-во с основным капиталом в 2 миллиона марок.

Греческое правительство подписало договор на расширение существующей сети автомобильных дорог (в настоящее время 10 тыс. *км*), ассигновав для этого 6 млн. фунтов стерлингов. Число автомобилей в Греции достигло 17 тысяч.

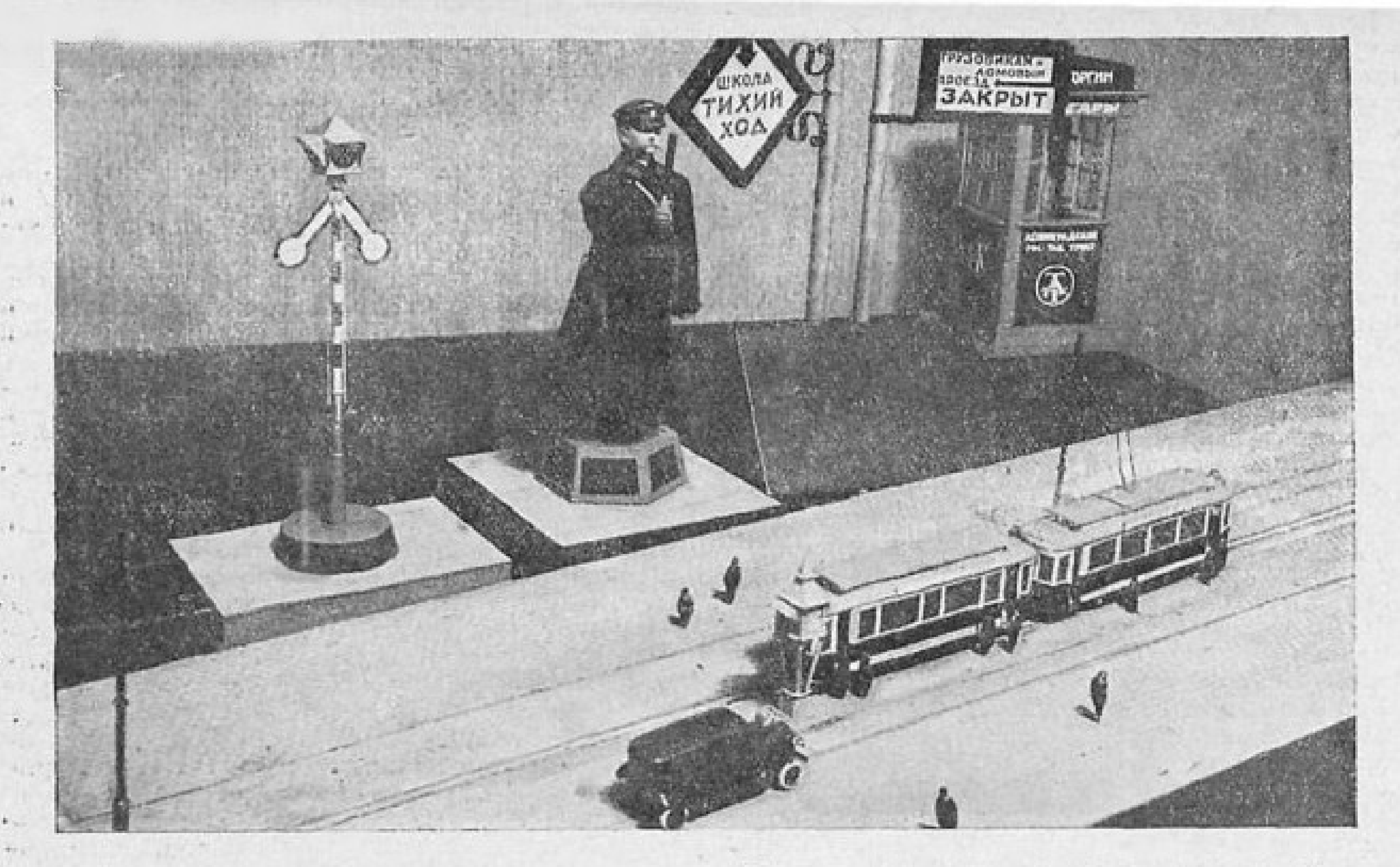
В Польше организована первая автомобильная фабрика с основным капиталом в 3 млн. злотых. Заграничная печать высказывает сомнение в успехе фабрики, так как ей вряд-ли удастся справиться с конкуренцией „Генеральной Компании Моторов", открывшей в 1928 году свое отделение в Варшаве.

Автобусы в Польше. Впервые опубликованы статистические данные о количестве автобусных линий в Польше. Всего функционирует 777 автобусных линий. Относительно большое количество линий об'ясняется слабо развитой железнодорожной сетью.

Мексиканское правительство наметило пятилетнюю дорожно-строительную программу в 4,032 *км*. новых внегородских дорог. Новые дороги соединят наиболее важные пункты страны. В частности, к 1934 году будут закончены работы по прокладке мексиканского участка „пан-американской" дороги, которая тянется от границы Соед. Штатов до республики Гватемалы в центральной Америке.

В Финляндии быстро развивается мотоциклетный транспорт. Ежегодно ввозится от 500 до 600 штук. В настоящее время общее количество их выросло до 5.050 единиц. Преобладают английские марки.

Для улучшения дорог и развития автомобилизма в Италии итальянский автомобильный клуб учредил медаль, которая будет выдаваться тем, кто представит лучшие проекты улучшения дорог. По идее клуба это должно способствовать развитию автомобилизма в стране.



Что встретит будущего водителя на улице. (Учебные макеты кабинета ленинградской испытательной комиссии)

Л. ГУЛЕВИЧ

ИСПЫТАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ в ЛЕНИНГРАДЕ *)

В ЛЕНИНГРАДЕ установка безопасности уличного движения дается специальной инспекцией, которая сосредоточила в своем ведении все вопросы, связанные с организацией и регулированием движения.

В аппарате инспекции работает постоянная испытательная комиссия, пропустившая на 1 января 1929 года 5.020 автомобилистов и 637 мотоциклистов.

Перед испытанием производится медицинское освидетельствование кандидата-водителя, которое складывается из обследований органов зрения, слуха, движения, нервной системы и внутренних органов. Обследования эти производятся в специально выделенных здравотделом амбулаториях.

Испытания будущих водителей заключаются в проверке технических знаний механизмов экипажа, проверке знаний административных правил, регламентирующих движение, и практических навыков по управлению экипажами.

При установлении степени технической грамотности кандидата, комиссия руководствуется твердой программой, охватывающей все вопросы в разрезе теоретического и прикладного усвоения машины с точки зрения ее угрозы публичной безопасности и беспрепятственному движению.

Испытания водителей за границей имеют отчетливую установку: безопасность и только.

Во французских правилах „экзаменационной службы", которые, кстати сказать, наиболее проработаны и комментированы, говорится следующее: „разрешение на управление не имеет другого основания, как защиту публики от неопытных и неспособных вожатых. Экзамен касается знаний, которые вправе требовать от кандидата, чтобы охрана публики была обеспечена. Экзамен не касается знаний, к которым общественная безопасность не имеет отношения. Это — главное замечание. Оно есть и всегда должно быть основой для испытания кандидата".

Такое категорическое подчеркивание во французском уставе смысла экзамена точно определяет об'ем и природу требований.

Ленинградская инспекция также стремится разгрузить испытание от всего лишнего и ненужного практически. А стремления к „запросу" есть, и они непонятны, как и споры некоторых фанатически и кастово настроенных автомобилистов, уверяющих, что водитель только тогда может быть водителем, когда он одновременно и механик. Почему вдруг к русскому водителю (только к русскому!) пред'являются такие требования — совершенно неясно. Может быть владельцу машины и приятно иметь шофера совмещающего в себе и качества хорошего водителя и знания опытного механика, однако, это ни в коем случае не должно стать требованием испытательной комиссии, которая имеет своей задачей не отбор специалистов шоферов-механиков, а лишь определение пригодности водителя с точки зрения общественной безопасности, независимо от профессионального положения испытуемого.

---

*) От редакции: Некоторые выводы в статье тов. Гулевича являются дискуссионными.

Ленинградская испытательная комиссия работает два раза в месяц, при наплыве же кандидатов собирается еженедельно.

Кабинет комиссии оборудован всеми нужными моделями, автомобильными частями и чертежами-таблицами. Таблицы дают возможность проводить испытания наглядным методом, что особенно важно, когда, например, испытуемый, подчас малограмотный, или плохо владеющий речью, из-за неумения оформить свою мысль, теряется, нервничает и просто плошает, в то время, как таблица сразу и без слов выводит его из затруднения.

Комиссия разбивается на две группы: одна проверяет технические знания, другая усвоение правил движения.

Для проверки знания правил движения комиссия располагает альбомом схематических чертежей, иллюстрирующих различные положения экипажей в уличном движении, а также прекрасными макетами уличных участков с движущимися экипажами.

Таким образом, испытуемый, до проверки за рулем в натуре, разрешая задачи на макете, может показать свои знания правил, которыми регулируется движение. Те же макеты используются инспекцией при преподавании в милицейской школе.

Расходуя на каждого испытуемого 10—15 минут, комиссия пропускает в день 25—30 человек и это является пропускной нормой, установленной инструкцией инспекции.

Выдержавшие испытание по первому и второму звену разбиваются на три разряда:

1 разряд — неограниченное право управления всеми машинами.
2 „ грузовыми машинами и маломощными легковыми.
3 „ исключительно маломощными легковыми машинами.

По существу 3 разряд является настолько ограничительным, что он реально приемлем лишь для редких собственников; готовящий себя в профессионалы, получив 3 разряд, остается шофером только де-юре: на бирже имеется значительное перепроизводство шоферов 1 и 2 разрядов.

Последним приемом испытания является проверка практических навыков за рулем.

Это—наиглавнейшая часть испытания. Здесь испытуемый может прибавить или сбросить тот оценочный разряд, который им приобретен в результате кабинетного испытания.

Для техников, производящих практическое испытание, имеется точная инструкция. Как правило, они не участвуют в комиссии: это создает возможность об'ективности и независимого критерия.

Испытание производится на машине испытуемого. В практике техников было несколько рискованных случаев, заставивших поставить вопрос о необходимости страхования их на случай автомобильных аварий.

Практическое испытание мотоциклистов производится фигурной ездой на плацу: задетые или сбитые „болванчики" определяют число баллов. Права мотоциклистов на разряды не разделяются.

Ленинградские права на управление автомобилями принимаются Москвой по принципу взаимности. Биржа берет на шоферский учет лишь тех лиц, которые имеют книжки, выданные инспекцией движения,

В Ленинграде нет ни одного водителя, не имеющего водительской книжки.

За последнее время число испытующихся значительно увеличилось — это идут автодоровцы. Общий уровень их подготовки не вызывает опасений, но все же имеются и такие лица, которые полагают, что достаточно однажды сесть за руль и чуть-чуть подчитать популярное руководство по автомобилизму, чтобы получить разрешение на управление машиной.

Раздаются голоса, правда, робкие, что для автодоровцев не нужно никаких испытаний и, что выдавать им следует особые „любительские" права.

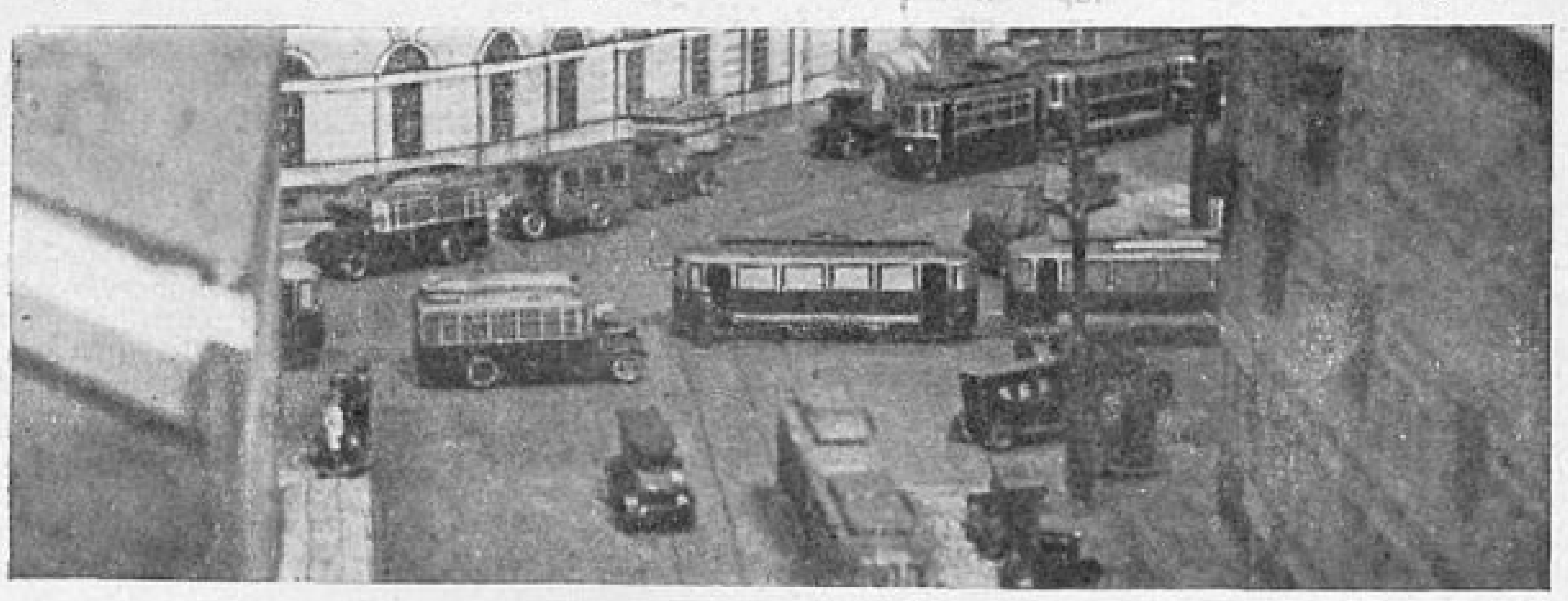
Такая аргументация, конечно, не может разделяться органами охраны безопасности движения. Автомобиль,— бесстрашная вещь в руках опытного водителя, является вредоносной силой при неумелом управлении.

И совершенно понятно, что советское законодательство обязывает владельцев автотранспорта, под угрозой уголовной и гражданской ответственности, принимать все меры для уменьшения риска и предупреждения несчастных случаев.

Автодоровцы—пионеры автомобилизации, неся с собой в транспортную толщу технику и культуру, должны быть и первыми пропагандистами идеи безопасности движения.

Ленинград

Л. Гулевич



Искусственная улица из фанеры для испытания знаний будущего шофера

КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В СССР да настоящего времени не имеется сколько-нибудь определенной классификации кузовов (каросcери) легковых автомобилей; для некоторых типов нет даже обозначений.

Мы делаем попытку установить такую номенклатуру на основании данных европейских и американских стандартов и данных отдельных фирм, занимающихся постройкой кузовов для легковых автомобилей.

Все легковые автомобильные кузова делятся на три основных отдела: двух- трех- и многоместные.

Каждый из этих отделов распадается на группы закрытых и открытых кузовов.

Отделы и группы в свою очередь подразделяются на подотделы и подгруппы.

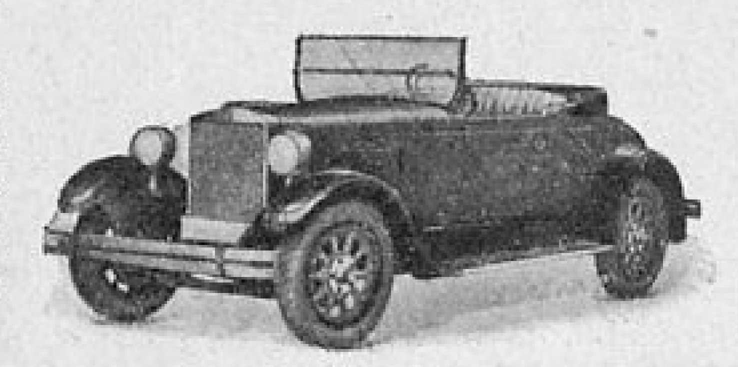
Первый отдел составляют двухместные кузова с одним поперечным сидением для шофера и для одного пассажира. За сидением устраивается отделение для багажа, в котором нередко устанавливаются дополнительные с'емные или откидные сидения.

Группе закрытых кузовов этого типа присвоено общее название — купе. В зависимости от выполнения, кузова носят название — купе (совершенно застекленный закрытый кузов), купе-кабриолет (закрытый кузов с совершенно раскидывающимся верхом) или купе-ландоле (закрытый кузов с откидной спинкой).

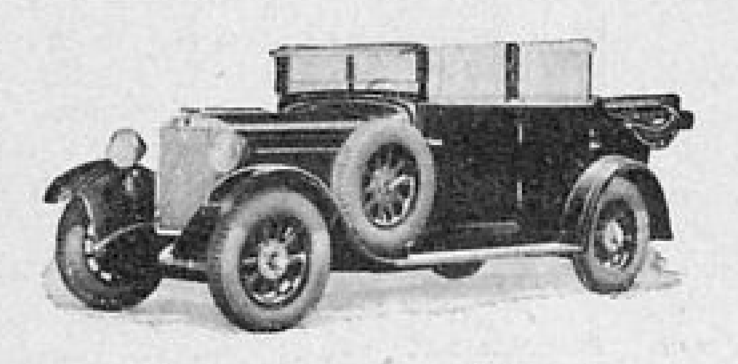
Открытые кузова этого отдела называются фаэтонами. В Англии двухместные кузова обычно называются „Родстерами"; открытые кузова часто снабжаются парусиновым верхом, известным у нас под именем „американского верха".

Второй отдел составляют трехместные кузова с сидениями в виде отдельных кресел, расположенных по типу — два впереди и одно сзади.

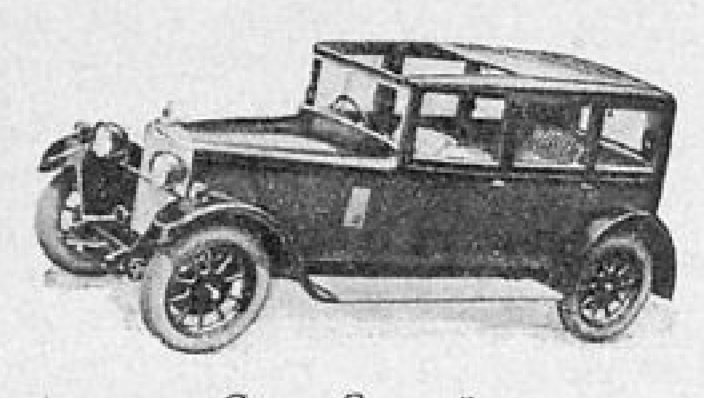
Кузова этого типа под названием „Кловерлиф" (клеверный лист, трехлистник) получили большое распространение в Англии; у нас в Советском Союзе они почти неизвестны.



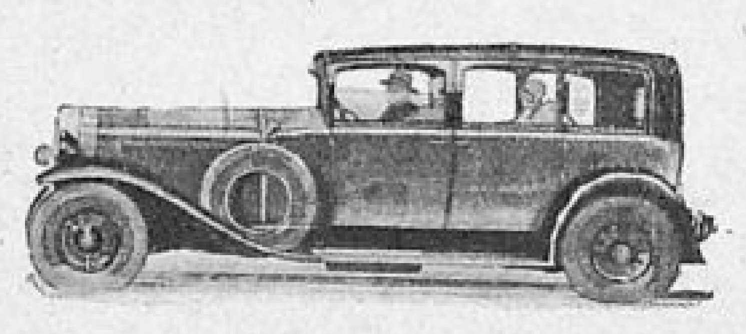
Родстер



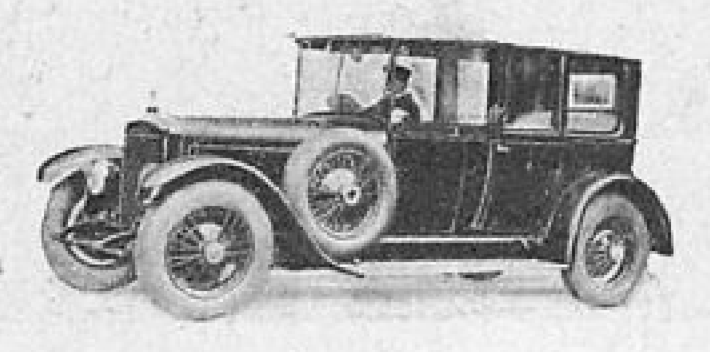
Салон-кабриолет (Седан)



Салон-Зоншайн



Салон (Седан)



Лимузин

Разбивка кузовов этого типа вполне тождественна с разбивкой кузовов двухместных.

Третий отдел — кузова с четырьмя и больше местами. В этих кузовах, кроме основных, часто имеются добавочные с'емные или откидные сидения.

В некоторых моделях задние сидения настолько широки, что на них помещаются три человека, и весь кузов становится пяти-семиместным.

Отдел многоместных кузовов составляется из следующих типов:

1. „Салон" или „Седан" — совершенно застекленный кузов, состоящий из одного отделения, общего для пассажиров и шофера.

Интересно заметить, что название „Седан", введенное впервые американскими фирмами, вызвало большие нападки со стороны французов, у которых слово „Седан" связано с невеселым для французов историческим событием. Американские кузова этого типа только из-за своего названия подвергались во Франции бойкоту, пока одна из американских фирм через прессу не дала об'яснения, что название „Седан" никакого намека в себе не содержит и происходит от названия старинного типа носилок—паланкина, с креслами внутри.

Как и у двухместных кузовов мы встречаем у „Салонов" (Седанов) все три характерные подгруппы: „Салон" (Седан) — совершенно закрытый, „Салон-кабриолет" (Седан-кабриолет)— полностью раскидывающийся, и „Салон-ландоле" (Седан-ландоле) с откидывающейся спинкой. „Салоны" бывают с двумя и четырьмя дверями.

Открытых кузовов этого типа не существует.

2. „Берлин"— кузов, также совершенно застекленный, но отделения в нем

разделены стеклянной перегородкой. В переднем отделении помещается шофер и один из пассажиров, во втором — только пассажиры.

Подобно „Салонам" этот тип разделяется на: Берлины"— „Берлин-кабриолеты" и, наконец, „Берлин-ландоле".

Открытых „Берлинов" также не бывает.

3. „Лимузин" подобен „Берлину"; он состоит из двух отделений под общей крышей; но первое отделение, в котором помещается шофер, открыто, и застеклено только заднее.

Из закрытых моделей „Лимузины" имели всюду наибольшее распространение, в том числе и у нас в Союзе; за последнее время их, однако, все больше вытесняют „Берлины и Салоны".

На ряду с „Лимузином" необходимо упомянуть „Лимузин-кабриолет" и „Лимузин-ландоле", часто называемый просто „Ландоле".

Открытые кузова этого типа, носящие название „Дубль-фаэтонов", обычно снабжаются с'емным американским верхом и боковинками из слюды, превращающими его в дождливую погоду в закрытый кузов.

4. В „Бруме", — кузове названном так по имени англичанина, впервые введшего эти кареты в обращение, первое отделение совершенно открыто (без крыши), иногда с откидывающимся верхом, второе—под крышей и застеклено.

В остальном „Брум", „Брум-кабриолет" и „Брум-ландоле" от „Лимузина" не отличаются.

Все вышесказанное сведено к таблице, помещенной в конце статьи на следующей странице.

В настоящее время встречаются закрытые кузова разных типов с открывающимися люками в крыше, так называемые „Зоншайны" (открытые для доступа солнца).

В общем, как выше было сказано, все основные типы кузовов вкладываются в приведенную группировку, но в практике все же встречается еще целый ряд кузовов переходных типов, отличающихся от основных некоторыми побочными признаками. Например: салоны могут быть с двумя и четырьмя дверцами; ландоле и кабриолеты делаются обычно с двумя боковыми стеклами, но встречаются также ландоле и кабриолеты с дополнительными, третьими, боковыми стеклами, в этом случае называемые трипль-кабриолетами и трипль-ландоле, словом, получающих приставку трипль к соответствующему названию типа: салона, лимузина или берлина.

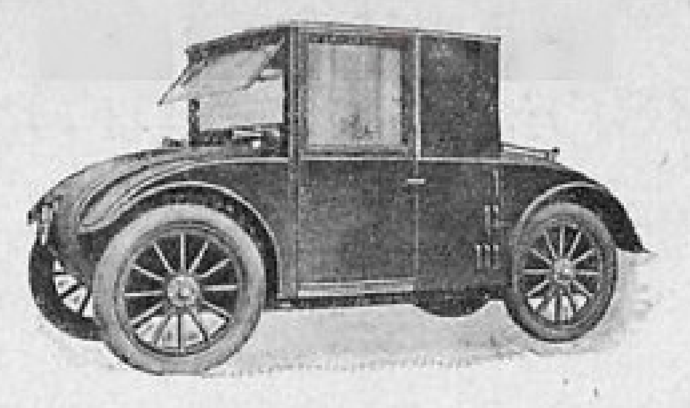
Одно время были в моде и имели значительное распространение кузова с насадками для превращения открытых моделей в закрытые. Такие кузова имели особенно широкое распространение в Германии, где экономный и практичный немец летом пользовался открытой машиной, а зимой спасался от холодов в закрытой.

Кроме перечисленных типов, встречаются еще специальные кузова легковых автомобилей — напр. спортивные,—длинные и узкие, и для туризма — со специальными и разнообразными устройствами.

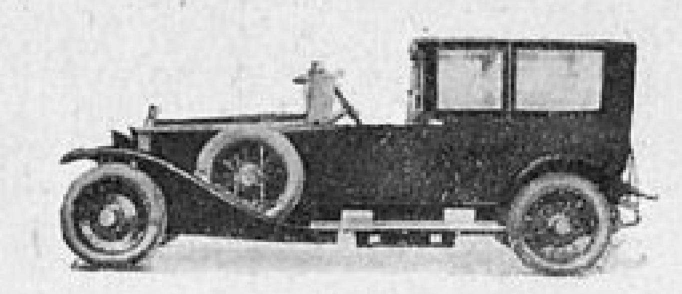
Кузова гоночных машин обычно представляют собой двухместные сильно вытянутые фаэтоны (торпедо) с очертаниями, представляющими наименьшее сопротивление встречному воздуху на больших скоростях.

В нашей статье не место, конечно, разбирать такие кузова - монстры, которые строят для своих сверх-гоночных машин, например, Кэмпбелл, Сигрейв и т. д. Эти кузова строятся по специальному заказу и чертежу и типизированы быть не могут.

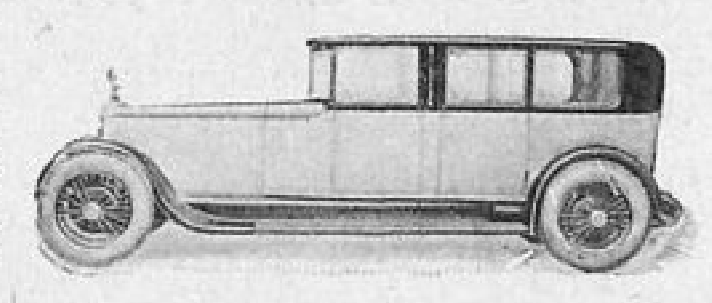
В настоящее время встречаются еще кузова специальных машин автомобильного типа, как то гусеничных, аэросаней и т. п., формы которых зависят в значительной степени от конструкции машин и не поддаются какой либо классификации.



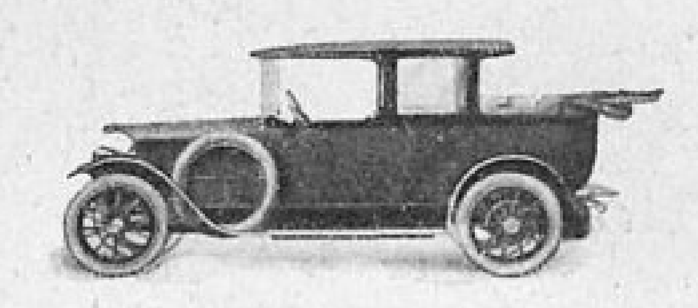
Купе



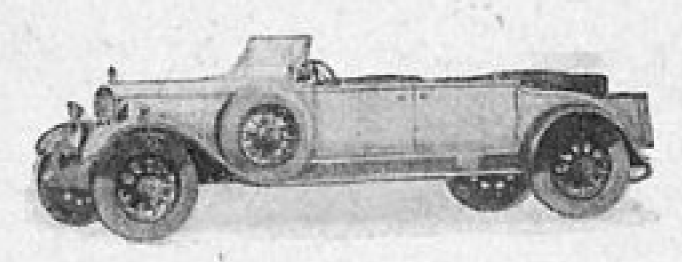
Брум



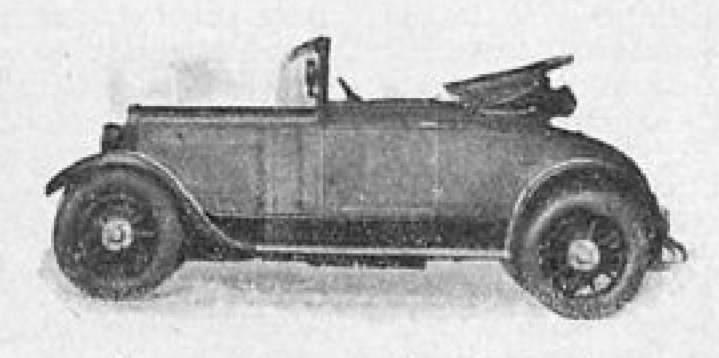
Берлин



Лимузин-ландоле



Дубль-фаэтон



Купе-кабриолет (раскрытое)

Классификация автомобильных кузовов

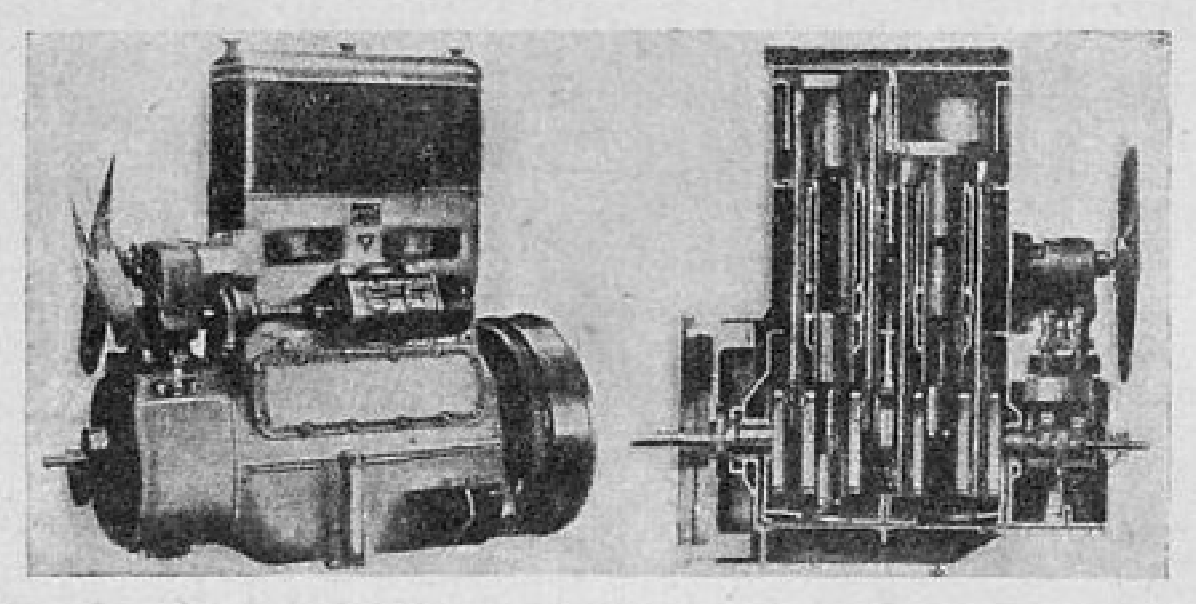
	I отдел	II отдел	III отдел			
	Двухместные	Трехместные	Многоместные			
	Родстер	Кловерлиф	Салон (Седан)	Берлин	Лимузин	Брум
1 группа — закрытые						
1 подгруппа—совершенно закрытые	Купе	Купе	Салон (Седан)	Берлин	Лимузин	Брум
2 подгруппа — закрытые, но раскидывающиеся .	Купе-кабриолет	Купе-кабриолет	Салон-кабриолет (седан-кабриолет)	Берлин-кабриолет	Лимузин-кабриолет	Брум-кабриолет
3 подгруппа—закрытые, с откидной спинкой . .	Купе-ландоле	Купе-ландоле	Салон-ландоле (седан-ландоле)	Берлин-ландоле	Ландоле (лимузин-ландоле)	Брум-ландоле
2 группа — открытые	Фаэтон (Родстер)	Фаэтон	—	—	Дубль—фаэтон	

Разумеется, нашу попытку следует рассматривать только как первый опыт работы в области систематизации типов современных автомобильных кузовов.

А. К. и С. Т.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЗЕЛЬ-МОТОРЫ

ПОЛЬЗУЮЩИЙСЯ всемирной известностью немецкий завод Юнкерса в Дессау, с 1900 года работающий по усовершенствованию нефтяных двигателей Дизеля, идя все время по пути постепенного их облегчения, в 1927 году выпустил такой мотор весом, при весьма компактных размерах, всего $6^1/_2$ *кг* на 1 лошадиную силу, т.-е. вполне удовлетворяющий требованиям автомобильного мотора. Эти моторы оказались настолько удачными, что в настоящее время известный французский автомобильный завод Пежо (в Лионе) приобрел право на их производство и выпустил первые в мире $4^1/_2$-тонные грузовики с дизель-моторами Юнкерса, работающими на сырой нефти. О том, какое это имеет значение в деле стоимости автотранспорта говорит уже то, что для пробега 100 *км* $4^1/_2$-тонный грузовик с обыкновенным мотором расходует около 35 литров бензина, а такой же грузовик с мотором Юнкерса — всего 18 литров сырой нефти.



Внешний вид и разрез мотора Юнкерс-Пежо в 45 лош. сил

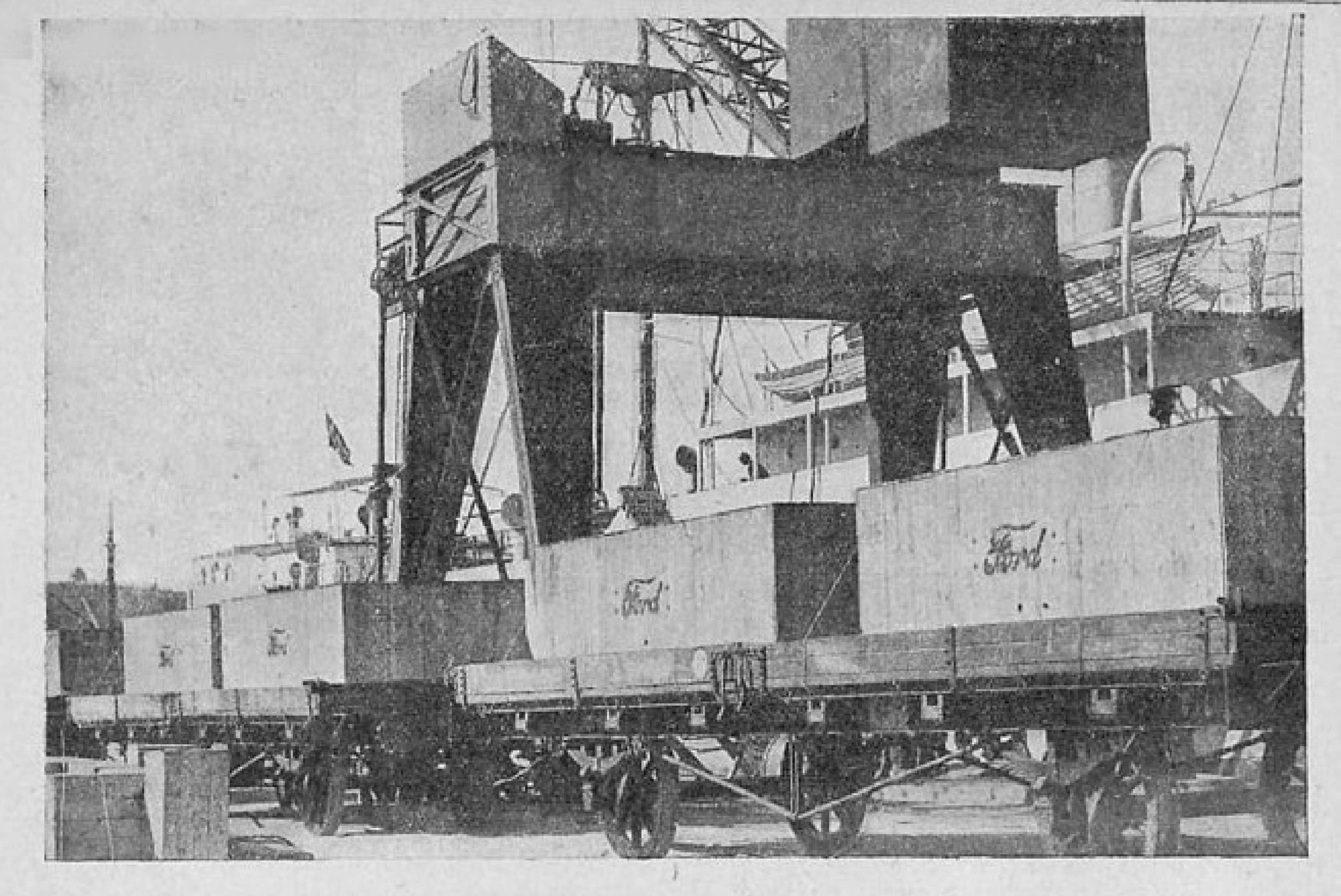
Автомобильные дизель-моторы Юнкерса устроены по тому же принципу, как и стационарные тяжелые его дизеля. В каждом цилиндре имеются два поршня, из которых нижний сочленен с коленчатым валом—шатуном обычного типа, а верхний—парою особых длинных шатунов, идущих снаружи цилиндра и соединенных с кривошипом противоположным кривошипу нижнего поршня. В результате, каждый цилиндр мотора Юнкерса работает, как 2 цилиндра мотора обычного типа. Двигатель—двухтактный, с продувкой, при чем поршень компрессора непосредственно соединен с верхним поршнем рабочего цилиндра. Двигатель работает по циклу Дизеля и не нуждается ни в магнето, ни в карбюраторе.

Эти двигатели выпущены двух типов: двухцилиндровый в 45 л. с. и трехцилиндровый в 65—70 л. с. Оба двигателя, совершенно одинаковые по своей конструкции, развивают 1.200 оборотов в минуту и расходуют 175—180 *г* сырой нефти на лош. силу—час. Мотор, даже будучи холодным, легко пускается в ход сжатым воздухом.

Другой автомобильный дизель-мотор, не нашедший пока еще себе применения, построен тоже прославившимся своими дизелями немецким заводом Кёртинг. Этот мотор — четырехтактный, бескомпрессорный, шестицилиндровый. Цилиндры имеют диаметр 130 *мм* и ход поршня 180 *мм*. При 1.200 оборотах мотор развивает 90 л. с. и расходует около 200 *г* сырой нефти на 1 лош. силу-час. Мотор весит 1.000 *кг* или немного более 10 *кг* на 1 л. с., что для автомобильного мотора теперь считается тяжеловатым.

Ленинград

Н. Фаусек



Прибывшие в Одесский порт машины Форда грузятся на поезда. Фото И. Шеккера

КОМСОМОЛ, за РУЛЬ!

С ПЕРОМ в руке, с карандашом за ухом, с портфелем или папкой под мышкой — комсомолец ведет жестокую борьбу на культурном фронте.

Среди целого ряда вопросов культурной революции, политучебы и пр., мы иногда забываем другие вопросы воспитания нашего комсомольского молодняка, вопросы, которые еще не стоят у нас сегодня, но завтра могут стать крайне необходимыми для комсомола.

Комсомолец — хороший стрелок из мелкокалиберной или трехлинейной винтовки, комсомолец—политически воспитан, но достаточны ли эти условия для исчерпывающей подготовки комсомольца хотя бы к возможной войне? Думаем, что нет.

Комсомольцу необходимо знать, как управлять автомобилем, мотоциклом, уметь ездить на велосипеде. Мало этого. Наш комсомолец не может быть только простым кучером автомобиля. Мы знаем, что буржуазия, готовясь к войне, особенно напирает на техническую подготовку своей молодежи. Там даже не возникает вопроса о технической подготовке мужской молодежи и приучения ее к этой работе. Молодежь сама интересуется мотором, техникой. У нас же в этом отношении не совсем благополучно.

В мирной обстановке к этой работе у нас проявляется интерес только во время спортивных состязаний. Но ведь это зрелище, а не цель. Спортивного уменья здесь достигают лишь активные участники, которые нажимают на педаль, остальная масса только смотрит и восхищается героизмом спортсменов.

Учли ли комсомольские организации всю важность спортивного, технического воспитания молодежи? Автодор этой задачи во всем ее об'еме еще не поставил. Наши кружки Автодора должны прежде всего заниматься изучением двигателя и машины. Трудности, которые могут встретиться при осуществлении столь важной задачи, вполне преодолимы.

Мы еще далеко не имеем возможности предоставить каждому машину, но стремление к этому у нас должно быть. В наших хозяйственных планах поставлен вопрос о постройке заводов авто-мото-вело-машин. Настойчивыми усилиями и терпением мы добьемся того, что мы будем владеть машинами; пока же нужно вооружиться теоретическими познаниями, используя их для практической работы на машинах при предприятиях.

Этой важной и интересной отрасли работы наши комсомольские организации уделяют недостаточно внимания. В результате многие комсомольцы, подчас, ничего не знают об Автодоре, если не считать покупки лотерейных билетов.

Комсомолец должен стать другом машины. Комсомолец — за руль машины!

От мотоцикла легко перейти к автомобилю, с автомобиля на трактор, с трактора на танк. Тогда из комсомольца получится всесторонне подготовленный боец, с одинаковым успехом справляющийся с винтовкой и мотором.

В. Белов



Очистка Ярославского шоссе автостругом с деревянным треугольником

Инж. Ф. КОКОРИН

БОРЬБА со СНЕЖНЫМИ ЗАНОСАМИ

Рейсовое авто-движение осуществляется пока в провинции не круглый год, а лишь пять месяцев — до снега; в зимнее время автомобиль вынужден бездействовать.

Борьба со снежными заносами для пропуска автомобильного движения имеет большое значение в работе дорожников, поэтому необходимо обменяться опытом по данному вопросу.

Поделюсь опытом борьбы со снежными заносами зимой 1927/28 г. на линии Московско-Варшавского шоссе между городом Медынь-Метлевская, где зимой было автобусное движение.

Против заносов здесь был принят ряд мер:

Временные меры: хвойная защита, устанавливаемая на загребаемых снеговых валах, снеговые стенки (высотою в 1 *м*) из снеговых кирпичей, переносные щиты и, наконец, очистка снега треугольником, лошадьми и трактором. А из постоянных мер: посадка живой защиты. Каковы достоинства и недостатки каждой из этих мер?

Хвойная защита на снеговых валах применяется, прежде всего, в местах, где имеется хвойный лес. Защита должна быть преимущественно еловая (наиболее густая), допустима также и сосновая. Размер веток — до 1,5 *м*. Для установки хвои загребается вал высотою до 0,5 *м*. Хвойная защита, в общем, дает вполне удовлетворительные результаты, особенно, если принять во внимание те небольшие затраты, которые она требует (с доставкой хвои на место — 53 руб. за 1 *км*). К недостаткам защиты надо отнести, частичный пропуск снега через защиту во время мятелей и бокового ветра, слабую установку хвои в снегу, осыпание игл хвои, после чего она при переносках теряет свою силу и тем самым обесценивается ее качество.

Снеговые стенки из снеговых кирпичей можно делать лишь после оттепели, когда снег липкий и его можно брать „кирпичем". Стенки делаются высотою в 1 *м* на снежном валу. Размер снежных кирпичей 0,25×0,25×0,40 *м*. При сильных мятелях такие снежные стенки местами выдуваются, но все же, в виду незначительной их стоимости (33 руб. за *км*) они применяются лишь там, где нельзя поблизости достать нужного количества хвои для защиты.

Деревянные переносные щиты являются самой радикальной мерой борьбы со снежными заносами. Щиты были установлены на 177 и 181 *км* Московско-Варшавского шоссе и дали прекрасные результаты. После установки щитов на проезжей части шоссе снега было немного — всего толщиной 10—15 *см*., т.-. только тот снег, который шел сверху. С боков же при мятелях снег совершенно не попадал на дорогу и она была абсолютно гладкая, вполне удобная для автомобильного движения, не говоря уже о гужевом. Для гужевого движения защищенные щитами километры были как бы „первопутками".

За щитами высота заносов доходила до 2,45 *м*. Переставлялись щиты за зиму два раза.

Единственный недостаток этого рода защиты — его дороговизна (за 1 *км* — 1.400—1.500 руб.).

Одной из временных мер является также расчистка снега треугольником и трактором со снегоочистительным снарядом. Помимо заносов проезжей части дороги при мятелях с боковых сторон, снег попадает на полотно сверху при нормальном снегопаде. Поэтому, естественно, что в дополнение к боковым заграждениям дороги необходимо производить расчистку снега на самой проезжей части сейчас же после снегопада. Расчистка обычно производится треугольником силой лошадей. Но на 7 шоссейном участке для автобусного движения была организована расчистка снега при использовании трактора „WD" с мотором мощностью в 50 лошад. сил., со скоростью — 2—6 *км* в час.

Специальный снегоочистительный снаряд на тракторе не был сделан во-время по техническим условиям и поэтому участком был приспособлен к трактору треугольник усиленного типа с соответствующими железными раскреплениями. Вес его составлял от 1 до 1,5 *т*. Кроме того, во время работы треугольник загружался добавочным грузом и людьми, так что вес его составлял не менее 2-х *т*.

Сравнивая работу треугольника усиленного типа при помощи трактора с работой треугольника обыкновенного типа, работающего с помощью лошадей, мы увидим, что стоимость

обработки 1 *км* по очистке снега при работе трактора „WD“ обходится в 1 р. 24 к. (данные Автопромторга), а лошадьми — 2 р. 60 к.

Таким образом, ясно, что работа треугольника с трактором дешевле, хотя сам по себе трактор „WD“ в 50 сил несколько тяжел и громоздок для снегоочистки. При употреблении же трактора более легкого типа можно суверенностью сказать, что стоимость очистки снега трактором будет стоит значительно дешевле, чем расчистка треугольником — лошадьми.



Автобус на линии, расчищенной от заносов

Что касается работы снегоочистительного снаряда, устроенного при тракторе (вместо треугольника), то, к сожалению, выявить его работу как следует не представилось возможным, но и те результаты, которые дал снегоочистительный аппарат, изготовленный Автопромторгом по американскому типу, кстати сказать, не на заводе, а при помощи кустарей, оказались вполне удовлетворительными.

Снегоочистительный снаряд представляет собою: а) треугольник носа, установленный на шарнирах впереди трактора (см. фотографию); нос сделан из 9 сантиметровых дубовых досок, скрепленных с внутренней стороны уголками. Края ребер носа обшиты угловым железом (75 × 75 *см*). Впереди носа посажен резак, сделанный из железной полосы изогнутой формы. Нос треугольника обшит листовым железом. Два крыла, сделаны из дубовых досок и также выгнуты; назначение крыльев отваливать в сторону снег, разрезаемый и разбрасываемый носом. Крылья также окованы железными листами.

К недостаткам снегоочистительного снаряда надо отнести отсутствие правильного регулирования. Обычно после прохода снаряда получаются высокие борты из снежных валов по бокам, доходящие местами до $1^1/_4$—$1^1/_2$ *м*, при ширине расчистки полосы в 4,5—5 *м*, получающийся коридор или выемка заносится снегом, поэтому для расчистки боковых валов, а также сколки ухабов приходится нанимать рабочие артели в среднем по 20—25 чел., т.-е. добавлять к механической силе значительную рабочую силу, что, разумеется, понижает стоимость работы трактора снегоочистительным снарядом.

Наконец, надо подумать не только о сегодняшнем дне, но и о будущем, т.-е. о том, чтобы временную защиту заменить постоянной живой посадкой. Для средней полосы СССР наилучшей живой защитой является еловая. Живую защиту следует сажать в шахматном порядке в два ряда. Ряд от ряда на 0,80—1 *м* и саженец от саженца на 0,50 *м*. Посадку ведут специально приспособленными стальными мечами; саженцы употребляются 3—4-годичные.



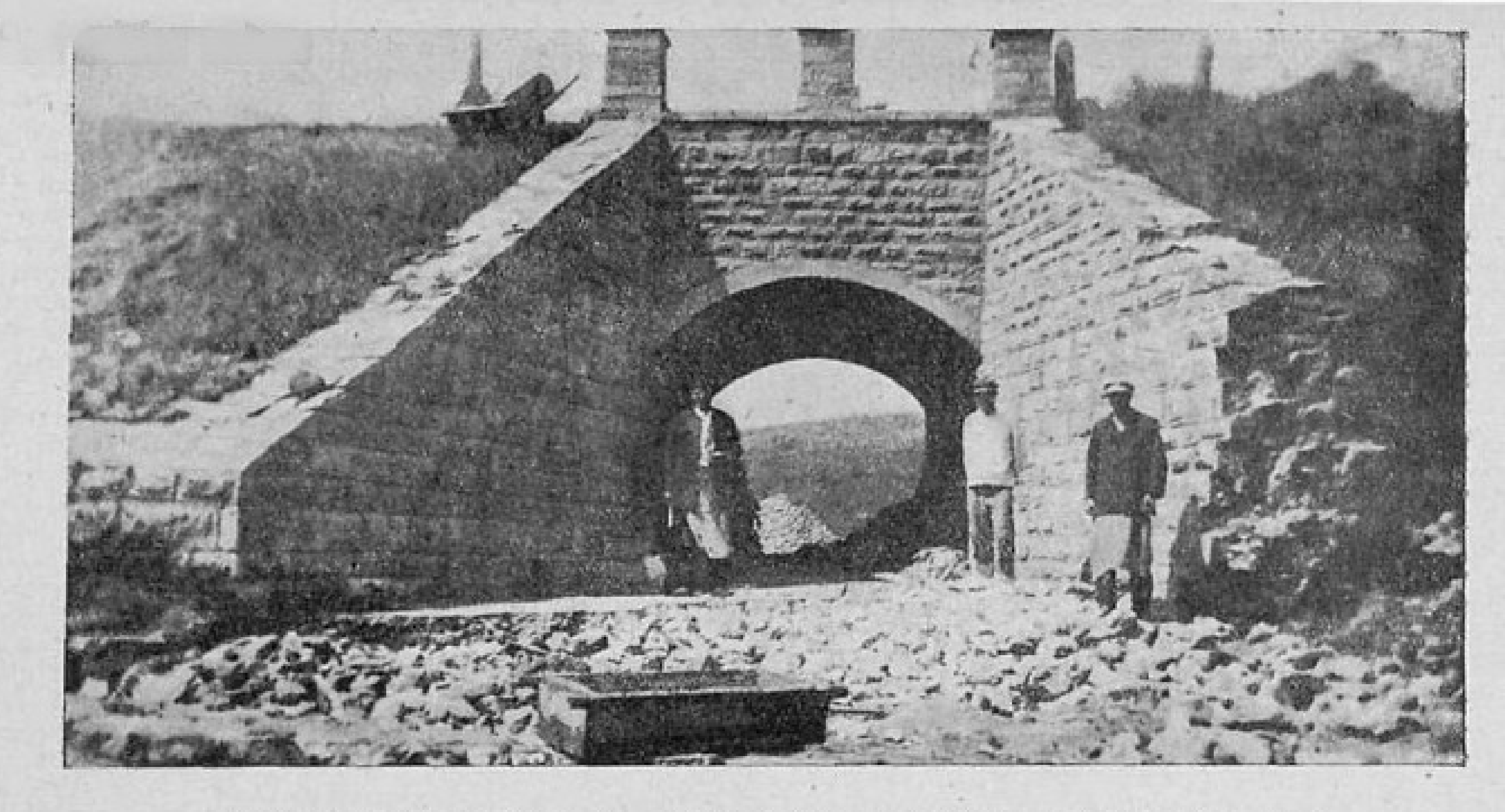
Работы по расчистке от заносов участка Московско-Варшавского шоссе между гор. Медынь-Метлевская

Стоимость посадки 1.000 саженцев обходится около 12 р., а *км* посадки — 50 р.

В зависимости от местных условий необходимо пользоваться всеми видами снеговой защиты, не забывая о живой защите, То же можно сказать и относительно расчистки снега треугольником. Там, где нет возможности рассчитывать на трактор, придется пользоваться конной тягой, но все же необходимо постоянно помнить о тракторе и снегоочистительном снаряде, так как только механизация даст действительную экономию — снижение себестоимости снегоочистительных работ и удешевление автобусных перевозок, а, следовательно, увеличение культурных благ в деревне.

Инж. Ф. Кокорин

Во избежание излишней переписки — редакция журнала „За Рулем“ снова предупреждает всех читателей и организации Автодора, что НИКАКОЙ ВЫСЫЛКИ ЛИТЕРАТУРЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ, ПРОСПЕКТОВ, ПЛАКАТОВ И Т. Д. ОНА НЕ ПРОИЗВОДИТ. По соглашению редакции с магазином — со всеми требованиями на автомобильную и дорожную литературу следует обращаться в магазин № 1 Гостехиздата (Москва, Тверская 25), высылающий книги наложенным платежом.



На тракте Пугачев-Балосково (Волжский округ). Труба на 16-м километре

В. ИЛЬИН

ТАМ, ГДЕ ШУМИТ ТАЙГА

Очерк

ШУМИТ тайга... Верхушки вековых сосен склоняются друг к другу и рокот несется по лесу.

Мошкара залепляет глаза, попадает в рот. Обливаясь потом, еле-еле поспеваю за своим спутником Пахомычем.

Пахомыч — коренной сибиряк. Несмотря на свои шестьдесят лет, шагает бодро. Усталость не сломила его и он продолжает свой рассказ:

— Замучило нас бездорожье! Как хочешь, так и пробирайся вот по такой тропе. Иной раз и хотелось бы повезти маслица, яиц в город, а как? На своих плечах не гоже. Берешься за волокушу.

— Что это за волокуша?— спросил я.

Пахомыч ухмыльнулся.

— Волокуша? Штука немудреная, каждый ее сделает: берут две жерди, соединяют перекладиной. В один конец впрягают лошадь, как в оглобли, другой волочится по земле, как санные полозья, и к ним прикрепляют кладь. А много-ли увезешь? И после некоторого молчания добавил: — В наших местах даже летом ездят на санях.

— Ну, положим,— недоверчиво протянул я.

— А ты, мил друг, не сумлевайся — истинную правду говорю: только на санях и проскочишь через болота, а иначе погрузнешь.

Пахомыч умолк и незаметно для себя ускорил шаг. Я стал отставать.

Заметив, что от усталости я еле-еле бреду, посоветовал:

— Крепче налегай на палку! Отдыхать уж неча—скоро выйдем на Тункинский тракт, а там уж непременно найдем подводу на Култук.

Напрягая силы, я старался не отставать от Пахомыча. Идем.

— Хорошая строится дорога,— нарушил он молчание.— Еще недавно зимой нельзя было проехать по ней. А сейчас не налюбуешься: гладкая, что твоя ладонь. Большое облегчение для нашего брата такая дорога.

Вскоре через чащу леса показалась грунтовая дорога. По краям ее валялись срубленные гиганты. Все ближе и ближе слышался звон топоров и треск падающих деревьев. Вот группа рабочих и среди них знакомый техник Иван Миронович.

Сердечно распрощался с Пахомычем.

— Намучились с этой дорогой,— заговорил Иван Миронович.— Слишком тяжелые геологические условия здесь. Глинистый грунт сменяется каменистым, болотистым. Там, где глинистый грунт, работы производились горячими лопатами, подогреваемыми на костре.

— Горячими лопатами?—удивился я.

— Да, приходилось... Это делалось для того, чтобы глина не прилипала к лопате. Кроме того, такая лопата, обжигая грунт в откосе, образовывала корку, которая предохраняла оплыв грунта.

— Все-таки с работой справились. Еще недавно Тункинский тракт представлял нечто ужасное: только зимой можно было проехать по нему, и то с грехом пополам, а сейчас по такой глади хоть на автомобиле кати.

— А много дорог в Сибири?— спросил я.

— Учтено 117.500 километров и 27 тысяч погонных метров мостов. Для Сибири — маловато. Но и это количество дорог пришло в такое состояние, что их пришлось перестраивать. До 1924 года они не ремонтировались. И тайга не упустила случая распространить свои владения

на гужевые дороги. Постепенно они стали зарастать и терять подобие дороги. Положение создалось крайне тяжелое, так как гужевые дороги — единственные магистрали, связывающие отдельные экономические районы.

— Дороги нам нужны как воздух. Судите сами—гуж на дурной грунтовой дороге обходится 67 коп. за тонну-километр, на хорошей грунтовой—27 коп. и на шоссе — 15 коп. А сколько тонн перебрасывается за год — уйма! Только по Тункинскому тракту, а он и 400 килом. не имеет, ежегодно проходит сотня тысяч голов скота и много десятков тысяч тонн груза, а кроме Тункинского имеется еще сеть трактов: Якутский, Илимский, Чуйский и другие, не считая прочих дорог. Вот и летят миллиончики из-за бездорожья.



Дорожные работы в Сибири часто приходится вести в лесистых болотистых местностях. Для защиты от комаров работают в сетках

— А дорого стоит поддерживать дороги?

— Конечно, затраты должны быть, но они слишком незначительны. Можно было бы ограничиться работой деревянного утюга и парового катка, которые будут поддерживать в порядке дороги.

Отдав распоряжение рабочим, Иван Миронович пригласил меня в таратайку. Лошадь тронула, и таратайка мягко покатила по ровной дороге где еще недавно гордо высились сосны, кедры.

Угрюмо шумит тайга, и в этом шуме слышится угроза человеку, дерзнувшему прорезать ленту в его чаще. Но человек не боится этих угроз.

Удобные, гладкие дороги прорежут тайгу и помогут человеку связать с городами отдаленные, глухие деревушки.

В. Ильин

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ МОСТОВЫЕ в МОСКВЕ

В статье проф. Д. П. Крынина в № 5 „За Рулем" за прошлый год было подробно освещено крайне неудовлетворительное состояние, в котором находились мостовые Москвы к середине прошлого года. Автор статьи указывал, что 95,7% площади городских проездов Москвы замощены самым примитивным видом дорожного покрытия—булыжником.

Сообщим теперь, что предполагается сделать в этом году для улучшения мостовых.

При постоянно усиливающемся уличном грузовом движении на главных магистралях Москвы и с одновременным утяжелением транспортно-перевозочных средств изнашивание старых мостовых проходит в особо угрожающем темпе. Главное внимание отдела благоустройства МКХ за последние годы перезаключается именно на работы по замощению улиц и в первую очередь на устройство усовершенствованных мостовых. Усовершенствованные мостовые уже проложены по таким магистралям, как Сретенка, Мясницкая, Пятницкая, частично Тверская улица и др.

В этом году, предполагается проложить брусчатых мостовых на площади в 100 тыс. *кв. м* и асфальтовых (разных видов) — 90 тыс. *кв. м*, не считая ремонта существующих мостовых. Замощены будут Красная Пресня, часть Тверской ул., Петровка, Баррикадная улица, 1-я Гражданская, Садово-Черногрязская, улица К. Маркса, Спартаковская, пл. Разгуляй и пр. Об'ем работ по прокладке новых усовершенствованных мостовых в пять раз превысит работы прошлого года, а также превысит все, что сделано в этой области за годы революции. Затраты на устройство их определяются почти в 3.700 тыс. руб.

Впервые будет практиковаться новый вид асфальтовых покрытий — асфальто - бетонные мостовые, которые будут изготовляться машинным способом.

Булыжное замощение предполагается в размере 90 тысяч *кв. м*, а текущий ремонт — 175 тыс. *кв. м*.

Крупные мероприятия намечены в области урегулирования уличного движения. В первую очередь должно быть перепланировано движение на площади им. Дзержинского и на Каланчевской, где будут переустроены проезды, снесены неподходящие здания и проч.

Общий об'ем инженерных работ по благоустройству Москвы намечен в размере 10 млн. рублей, из них новое строительство и капитальный ремонт потребуют 7,5 млн. руб.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ „ЗА РУЛЕМ"

В виду сокращения срока хранения экспедиционных документов, издательство просит все претензии на неполучение изданий по индивидуальной подписке заявлять по месту сдачи подписки **не позже двух месяцев** со дня выхода данного издания.

Жалобы, поступившие позже двух месяцев, приниматься к исполнению не будут и издательство в переписку по ним не вступает.

АЭРОСАНИ „ПФТ II“

Ивановo-вознесенский механик тов. Торопов сконструировал для личной эксплоатации двухместные аэросани „ПФТ II“.

На этих аэросанях тов. Торопов прошел не одну сотню километров, пользовался ими, как средством передвижения на охоте и участвовал в маневрах Осоавиахима 19 февраля 1928 года—беспрерывно в течение 6 часов.

Аэросани тов. Торопова были испытаны специальной комиссией губосоавиахима в Иваново-Вознесенске 1 апреля 1928 года.

Конструкция саней представляет легкую кабину, поставленную на три лыжи, из которых передняя — поворотная, на пружинном амортизаторе.



Аэросани с мотоциклетным мотором, сконструированные иваново-вознесенским механиком тов. Тороповым

Винтомоторная группа работает от мотоциклетного мотора „Харлей-Давидсон“ выпуска 1914 года, с нормальной мощностью 7-9 лош. сил.

Мотор переконструирован тов. Тороповым и при соответствующем шаге и диаметре пропеллера дает 2600 оборотов в минуту. Мотор может быть пущен непосредственно из кабины водителя.

При испытании аэросани показали скорость по целине 30 *км* в час, а по накатанной дороге—50 *км* в час.

Общая длина саней—4,09 *м*; вес конструкции 139 *кг*, с нагрузкой — 284 *кг*; расход бензина II сорта— 3,5 *кг*/час.

По мнению комиссии, конструкция тов. Торопова представляет большой интерес, тем более, что работа была им выполнена самостоятельно и кустарным способом. Этот удачный опыт использования для аэросаней мотоциклетного мотора может быть применен для военных и почтовых целей.

Н. В-в

В СНЕГАХ НЕОБ'ЯТНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Письмо с аэросанного пробега

Борис, скажи ему, чтобы включил динамо.

Я, конечно, знаю, кому это „ему“.

Это „чумазый“, с ног до головы облитый маслом механик Пашков.

Но передать распоряжение водителя НАМИ Кароля — не так то легко. Дикий свист ветра, рев разбушевавшегося мотора, работающего на полном газу, жесткие, колючие снежные крупины, с хладнокровным изуверством царапающие мне лицо и залезающие в нос и глаза, не дают возможности Пашкову понять что-либо.

Я тороплюсь, волнуюсь и, видимо, комично жестикулирую, ибо механик изображает на своем заиндевелом, красном от холода, лице — пародию на улыбку.

Мы несемся по гладкому, тугому, ослепительно белоснежному покрывалу зимы.

Дорога—протоптанная лошадиная тропа—нам надоела. Руль заставляет стального коня сделать крутой поворот в поле.

Мы несемся уже со все увеличивающейся скоростью по целине, чуть тронутой нежными заячьими лапками.

Мотор бурлит, на что-то сердится. Хотя казалось бы и не на что, ибо Пашков с усердием, чуть-ли не каждые 10 минут, кормит его своеобразной кашкой — „маслом“.

Позади саней — буран, снежный шторм, дикая пляска снега, попавшего в воздушный циклон.

Мотор — четкий, как часы. Воистину по нему можно проверять секундную стрелку. Мы прыгаем через ухабистые межи, с головокружительной скоростью кидаемся вниз с отвесного косогора, несемся с крутого соснистого берега в широкую гладь красавицы Волги.

За нами еще три машины: — НАМИ с гигантом-водителем Щербаковым, ЦАГИ — „Автодор“ с одним из лучших „скользунов“ Кузнецовым и ЦАГИ — „Осоавиахим“ с инженером-конструктором Архангельским.

Щуря глаза (очками пользоваться нельзя — замерзают), ежеминутно протирая толстой рукавицей переднее стекло, согнулись водители над рулевой баранкой, зорко вглядываясь в подернутую легкой морозной дымкой даль, стараясь итти точно в наш легкий скользящий след.

* * *

Пробег еще только начался. Впереди — труднейший путь, тяжелая дорога по дремучим, нетронутым рукою дровосека лесам, необ'ятным снежным просторам и змеиным кольцам речных систем.

На Волге попадаем в торосы,— небольшие, чуть занесенные снегом, прозрачные глыбы

льда, смутно напоминающие гиганты-торосы нашего советского Севера.

Водителям приходится лавировать. Машина проделывает резкие повороты, скачки, в поисках приличного пути носится от берега к берегу, взлетает на ухабах и резко затормаживает перед неожиданно появившимися препятствиями.

Коварный, пронизывающий насквозь ветер, дерзко забирается под теплую баранью шубу, лезет под, казалось бы, непроницаемый для холода, авиационный шлем, до боли щиплет концы пальцев и уж совсем „нахально" залезает в валенки и носки.

Сзади нас, у мотора, на отдельном сидении и узеньком кусочке площадки, с отчаянием топчется на месте обледенелый механик, у которого застыла и окончательно онемела пятка ноги. Пассажиры с'ежились, прижались к бортам саней. Теплые шерстяные шарфы, совершенно закрывшие лица и оставившие узкую щель для глаз, покрылись твердой коркой льда.

Из-за поворота реки, прыгая между редкими вышками гигантских строевых сосен, показались огни Кинешмы.

Идем в молоке тумана, пронизываемого огненными щупальцами зажженных фар и бледным серебрянным светом луны.

Нас встречают... Впереди автобус с грузом местного автодоровского актива.

Мы коротко даем понять, что замерзли и что нужно быстро добраться до города. Предводительствуемые автобусом трогаемся в путь.

Неожиданный треск, совсем непохожий на обычный треск мотора, заставляет всех насторожиться.

И в следующий момент командорская машина ЦАГИ с водителем Кузнецовым, взяв резкий крен вправо, валится на бок и начинает уходить под медленно оседающий лед в студеные волжские воды.

Механик Чуйкин и представитель Наркомпочтеля Григорьев ловко выбрасываются на кромку подламывающегося льда. Командор Розанов — тяжело плюхается в воду, а Кузнецов, успевший выбраться на нос, по всем правилам спортивного прыжка летит „рыбкой" на поверхность реки.

Энергичный Кароль замечая аварию поворачивает назад и подбирает уже начинающего леденеть, насквозь мокрого командора.

Вперед, вперед!..

Машина рвет, но в 300 метрах — новая авария. Вторые сани — в теплой от фабричных вод полынье. Командору везет — он вторично выкарабкивается из проруби. Водитель и механик ловко вылетают на лед и организуют спасение начинающему захлебываться и затягиваемому под лед спецкору „Комсомольской Правды" — М. Розенфельду, который беспомощно бултыхается в ледяной ванне.

Момент... и Пашков уже держит его за воротник шубы. На помощь ползет по краю подламывающегося льда Кароль — и общими усилиями Розенфельд избавляется от общества знаменитых волжских стерлядок.

Тревожный фабричный гудок выбрасывает на отвесный берег весь наличный состав рабочих, которые с баграми, досками и веревками спешат к месту катастрофы. Розенфельда распаковывают и наливают водкой в заводской кочегарке, командора — в столовой.

Изумительные ребята — рабочие лесозавода „Завет Ильича". Они готовы снять с себя последнюю рубашку, залатанные штаны, чтоб обогреть пострадавших. Работницы быстро выжимают белье и развешивают у печек.

А в это время на реке кипит работа.

Под дружные крики медленно выползают на лед, отряхиваясь от воды, наши сани.

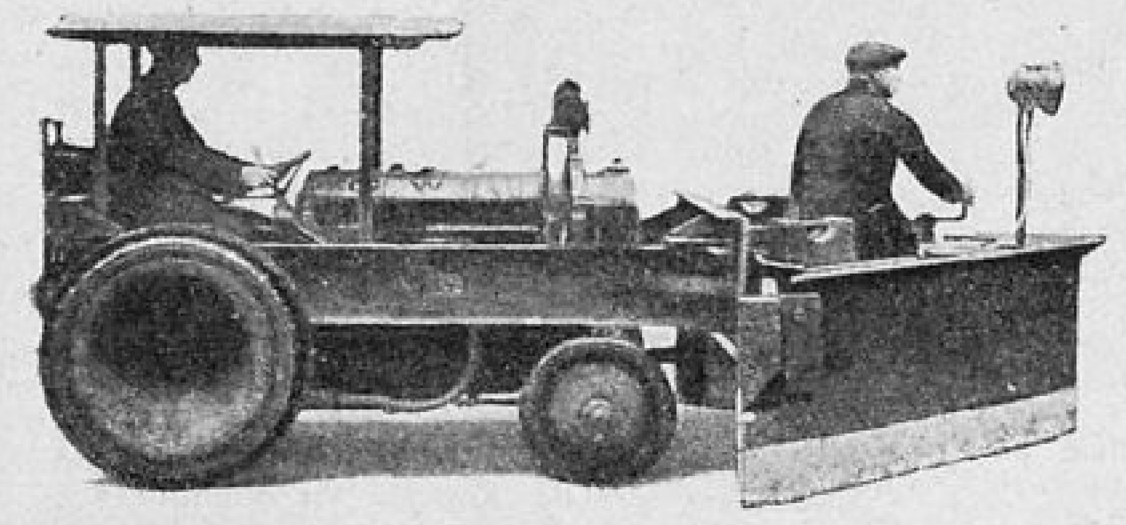
В них впрягают лошадей и везут на временные квартиры — пожарные гаражи для ремонта.

— Ну, дешево отделались, — говорят ребята. Но все же есть определенное удовлетворение, что наш эксперимент даст нам хороший урок и послужит тем опытом, который так необходим нашему поколению „стальных скользунов".

23/II 1929 г.
г. Кинешма

Бор. Громов

ТРАКТОР-СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ



В АМЕРИКЕ для очистки дорог от снега употребляют тракторы, впереди которых укреплены снегоочистительные плуги.

На плуге, как показывает снимок, установлен сильный прожектор, дающий возможность работать с плугом и в темноте — с наступлением сумерек и ночью.

Плуг этот может быть легко отделен, а трактор использован для всевозможных других работ.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ СКОБЫ

КОГДА автомобиль, попадая на мягкий грунт или в большую грязь, не может сдвинуться с места, очень помогают применяемые на Западе железные скобы, которые легко и быстро можно укрепить на задних колесах.



Автоскобы совершенно не портят шин и дают автомобилю полную возможность выбраться из грязи. Эти, столь полезные скобы свободно помещаются в ящике для инструментов.

МАГНИТ — ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ШИН

ИЗВЕСТНО, какую опасность для шин представляют металлические предметы, валяющиеся на дороге. Чтобы предохранить шины



автомобиля от порчи недавно в Америке введено новое приспособление: на буфере автомобиля, на высоте нескольких сантиметров от земли, укреплен магнит, притягивающий к себе иголки, гвозди и разнообразные металлические предметы попадающиеся на дороге.

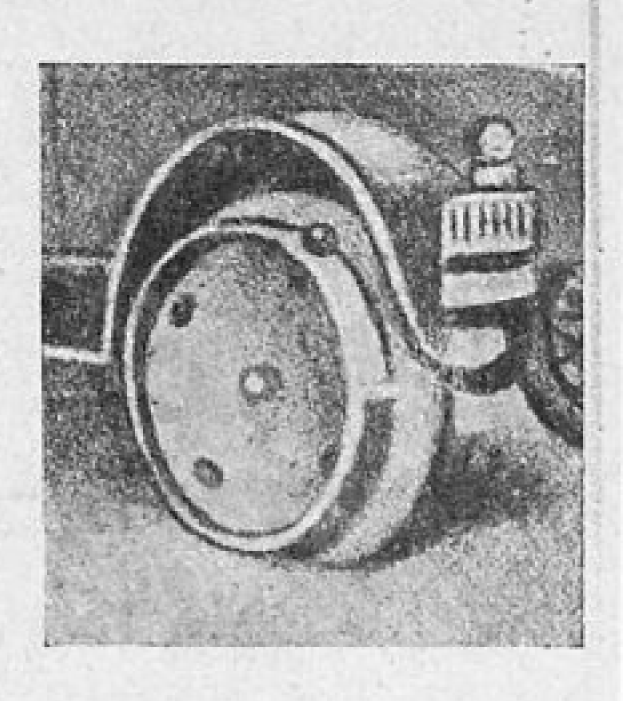
АВТОМОБИЛИ для САХАРЫ



НА снимке один из шестиколесных автомобилей Берлие, испытываемых в настоящее время в Сахаре. Все оси — ведущие; передние и задние колеса — управляемые. Машины эти весьма подвижны, применяются к местности и обладают достаточной скоростью.

ДОБАВОЧНЫЕ ОБОДА для АВТОМОБИЛЬНЫХ КОЛЕС

ПОЕЗДКУ автомобилей по плохим топким дорогам, особенно неудобным для передвижения механического транспорта, можно значительно упростить путем установки изображенного рядом ободорасширителя, который приставляется к колесу при затрате минимального количества времени. Ободорасширитель такого типа укрепляется при помощи специального винта и получает опору во втулке колеса.



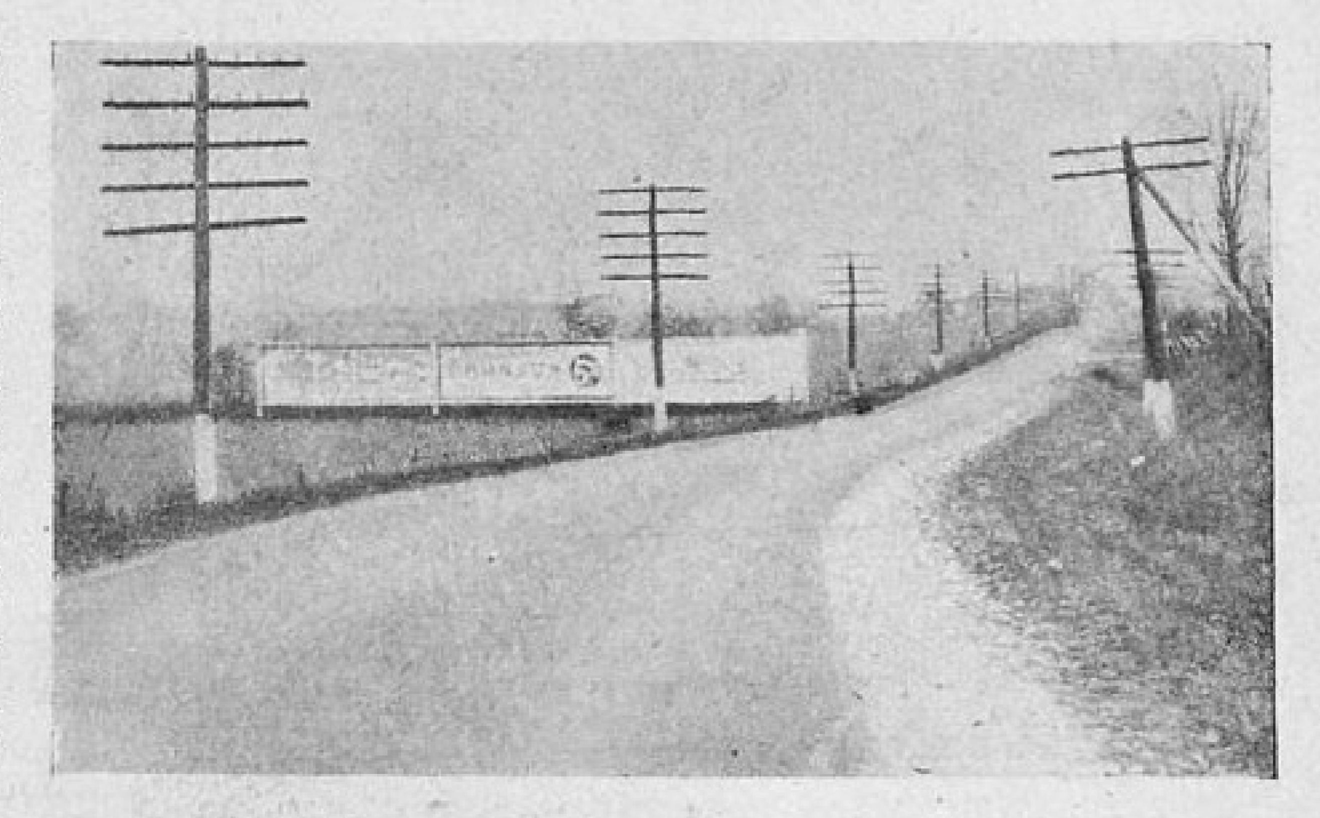
ЭКСПЛОАТАЦИЯ ПРИДОРОЖНЫХ ВЫВЕСОК

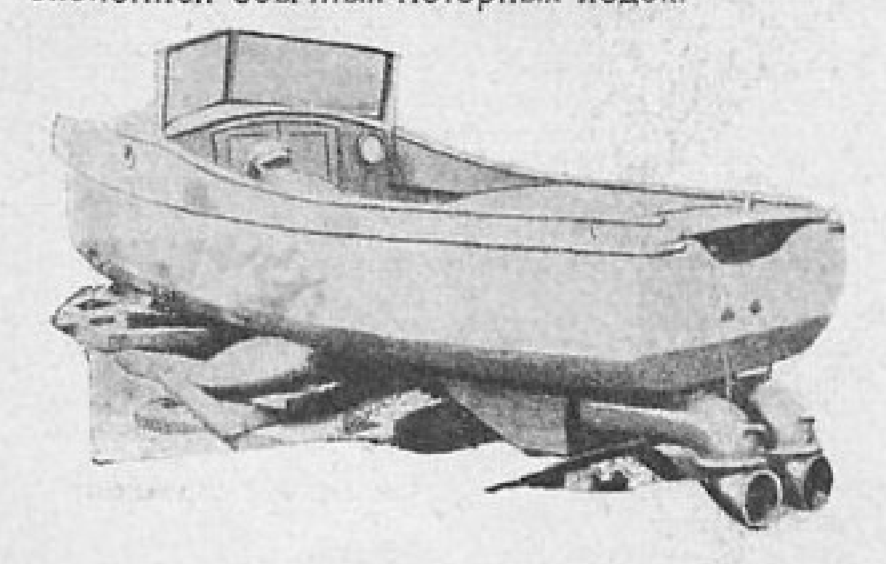
НАШИ читатели уже осведомлены насколько хорошо поставлены в Америке техника устройства и эксплоатация дорог.

На ряду с техникой там чрезвычайно хорошо организован и другой вид эксплоатации дороги — рекламно-коммерческий.

На большинстве дорог Северо-Американских Соединенных Штатов установлен ряд вывесок, за которые дорожные органы взимают с рекламирующихся торгово-промышленных фирм известную плату.

На снимке—тип американских придорожных вывесок.





НОВЫЙ „РЕНО"

ИЗДАВНА мы привыкли к своеобразному виду автомобиля Рено, обусловленному формой капота его двигателя. Радиатор в машинах Рено старого типа был расположен позади мотора.

В последней мощной модели Рено отказался от своего излюбленного типа и, как видно на рисунке, перенес радиатор вперед — на обычное место.

Несколько подобных машин уже имеются в Москве.

МОТО-ЛОДКА без ВИНТА

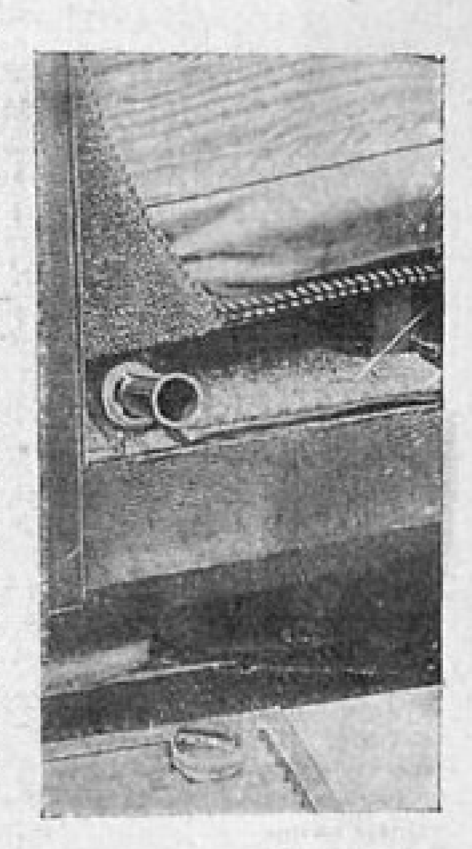
В АМЕРИКЕ построена моторная лодка, движение которой основано на новом принципе. Мотор, оборудованный трубами Вергилия Андерсона, движется при помощи непрерывного ряда толчков воды, выталкиваемой двигателем. Лодка идет ровно и быстро, и оказывается, по сообщению американских журналов, вдвое экономней обычных моторных лодок.

НЕ СХОДЯ с МЕСТА

В НАШЕМ журнале мы уже не раз сообщали о целом ряде разнообразных конструктивных усовершенствований, разрабатываемых и применяемых на Западе для удобства работы водителей автомашин.

Приводим еще одно из них: непосредственно под сидением шофера в новых английских машинах устроен трубопровод к бензиновому баку.

Благодаря такому устройству шофер не сходя с места имеет возможность пополнить запас бензина из бензинового бака.



АВТОМОБИЛЬ на СЛУЖБЕ У ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Перевозка на автомобилях оборудования для Карсакпайского комбината

Карсакпай—крупнейший завод в Казакстане, которому суждено быть крупнейшим даже в союзном масштабе, так как с 1928/29 года он будет вырабатывать до $6^1/_2$ тыс. *т*. меди (годовая добыча меди в Союзе равна всего $8^1/_2$ тыс. *т*).

Завод закончил свое дооборудование совсем недавно. Он находится от железнодорожной линии на расстоянии 375 *км*, и начиная с 1926 года Карсакпайский комбинат начал привлекать на работу по перевозкам автомобили, тракторы, тягачи и мотоциклы.

Сейчас автопарк комбината состоит из 33 единиц и прицепок для тракторов и грузовых машин. Основной парк составляют 19 грузовых машин, 2 тягача, 2 трактора 2 автомобиля и 3 мотоцикла Харлей-Давидсон. Прицепок с грузопод'емностью от 3 до 10 *т* — 15 шт.

За 1927/28 год автотранспортом перевезено—2.354,6 *т*, пройдено машинами 208,43 *км*. Стоимость перевозки тонно-километра равна 35,9 к.

С появлением автотранспорта комбинат вынужден был организовать и дорожный отдел, который ведет работы по ремонту и строительству дороги Карсакпай — Джусалы — (375 *км*) и постройки пикетных и гаражных зданий на линии.

Карсакпайский комбинат встал на правильный путь, развивая автотранспорт и одновременно организуя дорожный отдел. Еще более правильным будет, если дорожный отдел поведет свою работу под единственным руководством дорожно-автомобильного отдела, который нужно создать комбинату путем реорганизации двух существующих аппаратов.

Автодоровец

АВТОТРАНСПОРТ в ПУСТЫНЕ КАРА-КУМ

Опытная эксплоатация богатейшего по запасам серного месторождения, находящегося в Туркмении в пустыне Кара-Кум, началась с ноября прошлого года. Каракумский опытный серный завод работает успешно, дает продукцию высокого качества, и сера уже отправляется из Ашхабада в адреса фабрик потребительниц.

Но задача мобилизации каракумского серного месторождения разрешена лишь наполовину, ибо неразрешенной осталась транспортная проблема. Серу приходится возить на верблюдах на расстояние 235 *км*, а это обходится дорого,— примерно 38,5 коп. с тонны-километра. Кроме того, верблюжий транспорт (вольнонаемный) не обеспечивает бесперебойности переброски серы с завода к магистрали Ср.-Аз. жел. дороги, так как верблюды ходят не круглый год, в любой момент могут быть отвлечены на переброску иных, выше оплачиваемых грузов и, наконец, всегда возможна эпизоотия или бескормица и падеж верблюдов. Надо искать более совершенные, чем верблюд, виды транспорта. Значение создания хорошего транспорта в Кара-Кумах далеко выходит за пределы узко-промышленного вопроса.

При попытках разрешения этой задачи, мы в первую очередь обращаемся к автомобилю, тем более, что ни дальность перевозок, ни трудности пути, при современном состоянии техники автотранспорта, не могут считаться практически непреодолимыми: в Америке уже существуют регулярно работающие автогрузовые линии протяжением до 300 *км*., а за последние годы возникли и окрепли автолинии через Сахару, характер путей, безводность и безлюдие которой не уступает Кара-Кумам.

Опыт автомобилизма в Сахаре приводит к определенной установке при проектировании автогрузового сообщения в Кара-Кумах: организации и проектированию движения нужно предпослать специальное изучение грунтов пустыни Кара-Кум в полосе между конечными пунктами.

Для выяснения возможной стоимости переброски серы при помощи автотранспорта был произведен расчет организации автогрузовой линии по трассе существующего караванного пути. Оборудование линии принято трехтонными шестиколесными автомобилями марки „Сахара". Средняя скорость движения груженых машин—10—15 *км*; число часов в пути—не свыше 8 ежедневно; длительность прямого и обратного рейса без простоя—6 дней. На каждую машину за год приходится переброска 150 *т* груза (прямого и обратного). Этим определились: число потребных машин (с учетом неизбежного резерва), кубатура гаражей и прочих помещений, штаты и т. д. Общая сумма потребных капитальных затрат определилась, примерно, в 700 тыс. рублей, а себестоимость тонны-километра—30,5 коп. что составит расход на переброску тонны серы с Серного завода в Ашхабад около 72 руб., т.-е. на 20% дешевле стоимости транспорта при использовании верблюдов.

В качестве более дешевого варианта возможно выдвинуть схему, при которой первый от Ашхабада участок пути до колодцев Хор-Хор (свыше 80 *км*), как доступный для движения даже на обыденных автомашинах, будет оборудован машинами с прицепами; при этом для легкости перегрузок все машины на линии и прицепы должны иметь с'емные платформы (на роликах).

Возможно, что изыскания, первый этап которых, в виде поездки академика А. Е. Ферсмана, намечается в марте этого года, покажут, что более эффективным явится иной вариант транспорта серы: на автогрузовых машинах с Серного завода на берег Аму-Дарьи и далее на судах через Аральское море к станции того же названия Ташкентск. жел. дороги.

Во всяком случае, организация транскаракумского автомобильного движения является и актуальной и увлекательной, полной реальной романтики, проблемой.

Наши инженеры, наш Татавтодор, наши работники механического транспорта не могут пройти мимо этой задачи.

Инж. Ю. Давыдов

Ашхабад

3Р № 6 1929

В АВТОДОРЕ РСФСР

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ „НАМИ“

На последнем заседании президиума Совета Автодора заслушан доклад зам. председателя автосекции проф. Е. А. Чудакова о состоянии производства автомобилей НАМИ I.

Докладчик отметил слишком медленный темп развития строительства автомобилей НАМИ I на заводе „Спартак“, абсолютное невыполнение трестом производственной программы 1927/1928 г., игнорирование президиума Автодора Автотрестом, оставившим без ответа запрос Автодора о календарном плане выпуска 400 машин в 1928/29 г., и запрещение, по настоянию того же Автотреста, Ижорскому заводу производства автомашин по уже заключенному договору.

Все это становится абсолютно непонятным, если учесть, что первые три опытные машины, выпущенные Автотрестом в 1927 году прошли около 30 тыс. *км* в пробегах и дали хорошие результаты при лабораторных испытаниях.

Кроме того, постановка производства на заводе „Спартак“ не обеспечивает необходимого качества автомашин. Помимо неточностей в обработке отмечается небрежность в сборке. Стоимость автомобилей высока и у Автотреста нет вообще перспективы развития автостроения НАМИ I.

После обмена мнений (А. М. Лежава, Н. Осинский, В. Дмитриев и др.), президиум в основном одобрил проект постановления о производстве автомашин, признающего желательным организовать производство автомобилей НАМИ I параллельно с Автотрестом и другими производственными организациями и просить МСНХ обеспечить выпуск 400 автомашин 1928/29 г.

Постановление отмечает также неудовлетворительность плана развития производства машин при выпуске их до 2.500 единиц и необходимость снижения их стоимости.

Президиум Совета выделил специальную комиссию под председательством В. Дмитриева, в составе тт. Чудакова, Лапина, Бриллинга и Федотова, которой поручено отредактировать проект постановления. Для ускорения и развития автостроения автосекции поручено обсудить вопрос об из'ятии Автотреста из ведения Моссовета с передачей его непосредственно в ведение ВСНХ РСФСР или СССР.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ПРОБЕГ 1929 ГОДА

Президиум заслушал информационный доклад об организации в 1929 году 2 испытательного мотоциклетного пробега.

Задачей пробега является сравнение опытных конструкций советских мотоциклов с машинами лучших заграничных фирм, выяснение типов заграничных мотоциклов, наиболее пригодных для работы в дорожных условиях СССР, установление деловой связи с заграничными фирмами и выполнение общих задач Автодора в агитационно-просветительной области.

Президиум одобрил организацию пробега и принял восточный вариант маршрута: Москва — Ярославль — Кострома — Вятка — Глазов — Пермь — Кунгур — Свердловск — Челябинск — Златоуст — Уфа — Бирск — Мензелинск — Елабуга — Сарапуль — Ижевск — Арск — Казань — Чебоксары — Н.-Новгород — Владимир — Москва.

Признано также целесообразным привлечение к участию в этом пробеге, в порядке закрытого конкурса, малолитражных автомобилей.

КОНКУРС на ПРОЕКТИРОВАНИЕ СПОРТИВНЫХ АЭРОСАНЕЙ

Аэросанная комиссия при Автодоре об'являет конкурс на проектирование спортивных аэросаней с моторами „Харлей“ (15 л. с. при 2.400 об. в мин.), „Жап“ (12 л. с.— 2.300 обор. в мин.) по выбору конструктора.

Условия конкурса следующие: 1. Корпус аэросаней должен быть выполнен из дерева, при чем конструкция их должна предусматривать производственные возможности низовых ячеек Автодора. 2. Удельное давление на лыжи не должно превышать 550 *кг/м*. 3. Аэросани должны быть снабжены амортизаторами и простейшим тормозным приспособлением. 4. Горючего должно хватать на 3 часа работы мотора при его максимальной мощности; масла, соответственно, на 4 часа. 5. Качество аэросаней — отношение тяги винта на месте к полному весу аэросаней (с нагрузкой) должно быть не меньше 0,15.6. Представляемый проект к конкурсу должен быть разработан в следующем об'еме: а) расчет прочности, б) чертеж винта, в) чертеж общего вида в 3 проекциях, г) рулевое управление, д) лыжи и подвеска их, е) моторная установка, ж) схема бензино-и маслопроводов, з) чертеж установки винта на мотор (соединительной муфты).

За наилучшие проекты будут выданы две премии по 400 руб. каждая.

Срок подачи проектов—15 мая 1929 года.

Премированные аэросани Автодор имеет право строить в своих кружковых организациях.

О ЗАЯВКАХ на АВТОМАШИНЫ, МОТОЦИКЛЫ и МОТОРЫ

В виду поступления массовых запросов от местных отделений Автодора о возможности приобретения автомобилей, мотоциклов, моторов для лодок и велосипедов, президиум разослал циркуляр всем отделениям Автодора, в котором даются подробные раз'яснения по этому вопросу.

В циркуляре указывается, что вследствие больших затруднений с импортом, рассчитывать на импорт в ближайшее время не следует; не приходится также рассчитывать на получение в этом году машин отечественного производства, так как ожидаемый выпуск Автотреста запродан еще в прошлом году.

Совет Автодора рекомендует ходатайства о выдаче лицензий на ввоз машин из-за границы для учебных и спортивных целей, за счет контингентов будущего года, направлять в Совет Автодора не позже 1 июня, при чем Совет никаких гарантий на обязательное удовлетворение этих ходатайств дать не может.

Ходатайства о выдаче лицензий на ввоз машин для коммерческой эксплоатации следует направлять по ведомственной линии ВСНХ. Копии этих ходатайств желательно посылать в Совет Автодора, чтобы последний мог поддержать их.

Заявки на машины Автотреста выпуска 1929/30 г. со стороны отделений общества должны направляться в Совет Автодора с указанием для какой цели требуются машины.

В виду невозможности рассчитывать на значительное удовлетворение в будущем году потребности коллективов в автомашинах, Совет Автодора рекомендует взять на учет все кладбища автомашин, произвести учет всего автоимущества и отобрать пригодное для восстановления и для использования в качестве запасных частей. Совет общества предлагает выявить во всех учреждениях и организациях наличие автоимущества, подлежащего сдаче в фонд реализации, и принять меры к получению его на основе постановления ЭКОСО. Следует также учесть наличие авто-и мото-имущества во всех низовых ячейках Автодора и у отдельных его членов.

Заявки на велосипеды следует подавать в местные отделения Госшвеймашины.

ВЫПУСК ЧЕРТЕЖЕЙ МОТО-ЛОДОК

Моторно-водная подсекция Автодора выпускает рабочие чертежи двухместной моторной быстроходной лодки. К чертежам издается об'яснительная записка. Заказы на приобретение чертежей должны направляться в моторно-водную секцию Автодора (Москва, Пушечная 17).

ПОДГОТОВКА к „НЕДЕЛЕ АВТОДОРА“

Центральной комиссией по проведению „Недели Автодора“ принят общий план проведения „недели“, предусматривающий починку дорог, ремонт мостов, агитацию за вовлечение населения в Автодор и пр. За подписью А. М. Лежавы рассылается ряд обращений в ЦК ВКП (б), ВЛКСМ, к руководителям наркоматов, пред. ЦИК'ам республик и автономных областей, председателям краевых и губернских исполкомов и др. о содействии организации „недели“. На местах к проведению „недели“ будут привлечены местные земорганы, работники школ, больниц, Красной армии, специалисты дорожники и др.

Секция агитации и печати также наметила широкий план агитационной работы по проведению „недели“. В центральной и провинциальной печати будут помещены соответствующие статьи. В „Крестьянской газете“, „Бедноте“ и „Сел.-хоз. газете“ предполагается дать иллюстрированный материал о дорожном строительстве, который должен служить для деревенского читателя агитационным плакатом.

Материалы, посвященные „неделе“, будут передаваться по радио через все радиовещательные организации Москвы. В Москве и в провинции намечено организовать лекции с диапозитивами на дорожные темы.

ПРОИЗВОДСТВО МАЛОМОЩНЫХ МОТОРОВ

В виду массовых запросов, поступающих от местных отделений Автодора и отдельных его членов на маломощные моторы, моторно-водная подсекция обратилась к ряду производственных организаций для выяснения возможности постройки на них моторов. Из собранных сведений выяснилось, что эти возможности имеются на Ярославской судостроительной верфи, при условии дооборудования ее.

Вопрос этот рассматривался на расширенном заседании подсекции, где выяснилось, что возможности строения маломощных моторов имеются и на других производствах.

Для точного выявления потребностей в маломощных моторах и для установления их типа выделена специальная комиссия, которая закончит свою работу в двухнедельный срок.



Кружок автодоровцев Тюменского земельного управления на практических занятиях

БОРЕМСЯ, КРЕПНЕМ, РАСТЕМ

Из писем наших рабкоров

Стихийно, без циркуляров и инструкций, по инициативе местных общественников и, в первую очередь, автоработников, в городах, волостях и селах СССР возникали автодоровские коллективы.

Многие из пионеров Автодора прежде не представляли себе, какие формы примет организационная и практическая работа ячеек. Они агитировали, с энтузиазмом создавали коллективы, избирали руководящие тройки. Важно было прежде всего количество, процент охвата,— о качестве не задумывались.

Но с каждым месяцем развивается, ширится и крепнет автодоровское движение, растет актив; автодоровцы уже серьезно взялись за учебу — от слов перешли к делу, к большой практической работе.

По многочисленным рабкоровским письмам, непрерывно поступающим в редакцию „За Рулем", мы можем проследить за тем, как постепенно Автодор завоевывает все более широкие симпатии трудящихся масс города и деревни, вовлекает в свои ряды новые тысячи членов, ремонтирует автомобили, строит дороги. Из сотен этих писем приведем, за недостатком места, только некоторые.

Начнем с Автодора Азербайджана. Первое время он бездействовал, но начиная с августа прошлого года усердно взялся за работу. Результаты сказались быстро:

— В **Азербайджане**,— пишет Аб. Леус, — организовано до 40 ячеек. В некоторых коллективах есть автомашины, ведется кружковая работа. Созданы 2 шоферских школы—одна в промысловом районе, другая— в городе (Баку). Из обучающихся 200 человек—40% тюрок. Азербайджанская организация насчитывает до 5 тыс. членов. Началась подготовка к созыву Всеазербайджанского с'езда Автодора.

В целом ряде губерний Автодор глубоко пустил свои корни, об'единил тысячи тех, кто стремится автодоризировать советскую страну. И Автодор работал не впустую,— он имеет здесь не мало достижений.

— В городе **Сарапуле** Уральской области,— сообщает рабкор Башков,— 1.000 членов Автодора. В округе 34 коллектива. Организуются кружки по изучению автодела. На курсы дорожных десятников послано за счет общества 6 человек. Для популяризации идей Автодора прошлым летом был организован велосипедный пробег на 600 *км* (Сарапуль — Свердловск). Коллективы Автодора посылают в деревню автомобильную и дорожную литературу.

— По **Тюменскому** округу на 15 февраля этого года— 22 ячейки, насчитывающие 1095 членов. Рабкор тов. Фадеев отмечает, что особенно широко растут автодоровские коллективы в районах: из 22 ячеек — 14, из 1095 членов—842. Избачи ведут среди крестьян большую раз'яснительную кампанию.

— В первом коллективе **Тверского** отделения,— пишет рабкор Кафтанов,— число членов за год возросло с 25 до 363 человек. На ходу — две легковые машины, восстановленные своими силами. Автосекция проводит кружковые занятия, велосипедная предполагает организовать вело-ремонтную мастерскую. Коллектив выдвигает вопрос о необходимости установления тесной связи с другими губерниями для обмена опытом автодоровской работы.

Большой интерес к Автодору проявляется на фабрично-заводских предприятиях. Рабочие по своей инициативе создают автодоровские ячейки, кружки по изучению автомобиля, и сразу же по-деловому ставят практическую работу:

— Из 30 человек рабочих текстильных фабрик **Егорьевска**, которые были застрельщиками организации Автодора, количество членов общества за 3 месяца возросло до 300 человек. Силами актива Автодора оборудован гараж для имеющихся двух грузовиков и двух легковых машин. Рабкор Ал. Л. сообщает нам, что в летнее время Автодор предполагает организовать агитпоездки по волостям Егорьевского уезда.

— Идем второй скоростью,— так характеризует работу коллектива **Ленинградской** ф-ки „Рабочий" рабкор Александров. Здесь организованы автокурсы на 50 человек. Выпускается стенная газета, в феврале начала выходить и живая газета. С успехом распространяются лотерейные билеты. Журнал „За Рулем" становится настольной книгой автодоровца.

— Ячейка Автодора на **Рубежанских** химических заводах „Красное Знамя" является первой в Старобельском округе. Насчитывает она 218 человек. Ей удалось приобрести автомобиль и создать курсы на 75 человек. От села Варваровки до станции Рубежной дорога плохая и по ней приходится месить грязь рабочим. Ячейка решила построить здесь шоссейную дорогу на расстоянии $5^1/_2$ *км*, сделав по сторонам дороги укрепляющую посадку. Часть средств

ячейка имеет,—на помощь должны притти окрисполком, лесничество и местное население. К постройке дороги уже приступлено.

— На **Ленинградском** механическом заводе „Вулкан" осенью прошлого года организовалась ячейка. Записалось в нее 44 человека. В первую очередь приобрели грузовую двухтонку и легковую машину и приступили к учебе. Машины,—пишет рабкор Богданов,—были такие, что ахнуть можно. Но настойчивость членов кружка преодолевает эти трудности и скоро двухтонка пойдет на пополнение заводского транспорта.

Всячески стремятся изучить автодело и вузовцы. Они на деле показывают себя серьезными, активными автодоровцами. Вот одна из многих корреспонденций, характеризующая работу вузовской ячейки:

— Коллектив при **Донском** институте сельского хозяйства и мелиорации (Новочеркасск) при содействии правления института оборудовал мастерскую. В распоряжении кружка,— пишет тов. Сатовский,— 2 автомашины. Организуется кружок трактористов. В работу коллектива, помимо студентов, вовлечена и профессура.

Автодор своей работой помогает укреплению обороноспособности страны. Вот почему особенно широкое развитие он получил в Красной армии. Из различных частей нам сообщают, что командиры, красноармейцы и моряки с большой охотой готовят себя к управлению машиной и, надо сказать, получают там большую подготовку.

— В распоряжение коллектива при N артполку,—сообщает Г. Орел,— командование передало негодные авточасти. В ячейке 227 чел. и почти все они серьезно изучают автодело в организованных семи группах. Активно работает не только рядовой, но и командно-политический состав. Скоро ячейка получит легковую машину „Тальбот" и мотоцикл „Индиан". Ведется подготовка к ремонту шоссе, проходящего через территорию полка.

Приведенные нами выдержки из рабкоровских писем говорят о больших достижениях в работе Автодора. Но не всюду мы видим только хорошие стороны. Есть отделения и коллективы, которые никак не могут похвастаться достижениями и, наоборот, имеют не мало из'янов, слишком явных, чтобы их можно было не заметить.

— В декабре 1927 года организовался Автодор в **г. Бийске**. Начали работать горячо, но скоро остыли. Правление за год,— пишет рабкор П. П.,— ни разу не собиралось. Все делалось в ведомственном порядке — секретарь, да председатель. Общество имеет 3 легковых машины, но на них катаются лишь граждане г. Бийска. За год Автодор на этих машинах совершенно не выезжал в округ.

— **Самара** стала областным центром, а с организацией Автодора здесь топчутся на месте. Годовая работа,— пишет рабкор С. Р.,— заключается в проведении двух собраний. Низы стали организовываться сами и подтягивать правление. В ряде предприятий ячейки создаются стихийно. Наши предложения: правлению оформить организацию общества и наладить его работу, усилить руководство местными коллективами, широко распространить журнал „За Рулем" среди масс автодоровцев.

— В январе этого года была обревизована деятельность **Орловского** отделения Автодора. „Автодоровец" в своей корреспонденции отмечает, что не мало недочетов выявила ревизия. Правление до сих пор не наладило живой связи с ячейками не только сельскими, но и городскими; руководящего материала нет. Коллективы при предприятиях предоставлены сами себе. Негодное авто-имущество хозяйственники до сих пор не передали ячейкам Автодора, а правление об этом не беспокоится.

Часто работа страдает из-за пустяка:

— В **Перми** в окружном Автодоре нет бланков заявлений, нет членских билетов. 3 месяца запрашивают билеты из рабочих районов и... безрезультатно. Член Автодора № 143.210 с воплем заканчивает свое письмо: „Помоги товарищ „За Рулем" призвать к порядку Уральское отделение!"

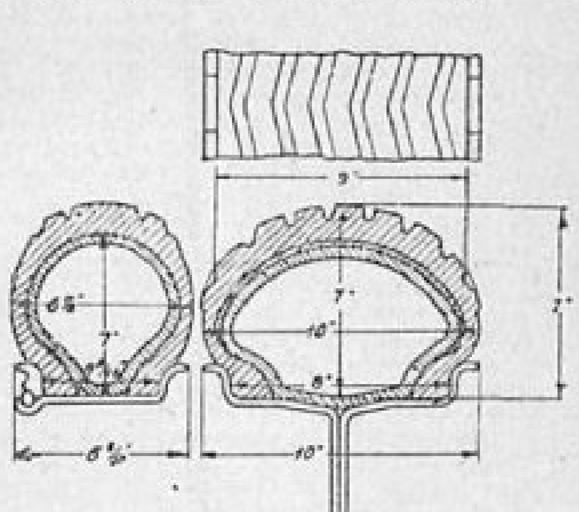
Выводы напрашиваются сами собой: надо взяться немедленно за оживление работы, за устранение недостатков в деятельности ряда губернских отделений и местных автодоровских коллективов.

Чтобы осуществить задачи Автодора, каждый член организации должен проявлять больше энергии, инициативы. Особо важное значение приобретает руководство и непосредственная живая связь правлений и бюро со всеми низовыми организациями, с членской массой.

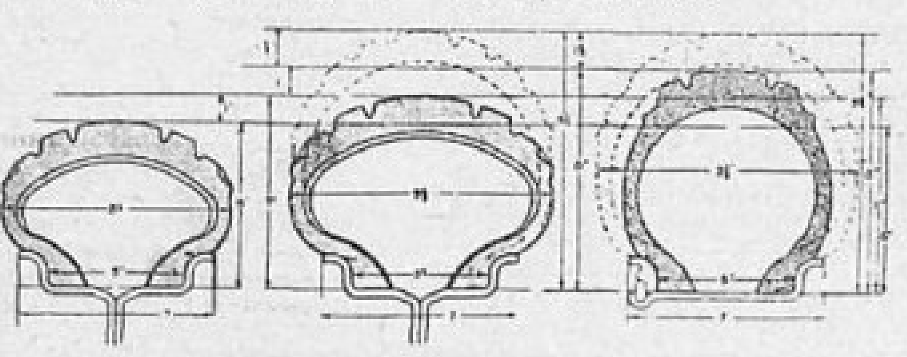
Больше внимания автодоровской работе!

НОВЫЙ ТИП ШИН ОВАЛЬНОГО СЕЧЕНИЯ

В АНГЛИИ появился новый тип пневматиков, сконструированных известным специалистом инженером Киллен. Шины эти имеют овальное, т.-е. более плоское сечение по сравнению с обыкновенными (см. рис.); при меньшей высоте они шире обычных шин. Имея большую поверхность соприкосновения с дорогой, они дают более значительную силу сцепления и устойчивости и выдерживают более высокую нагрузку. Так напр., овальная шина, показанная в сечении, на рис. *б*, имеющая 10 англ. *дм* ширины (250 *мм*) и 7 *дм* высоты (175 *мм*), выдерживает вдвое большую нагрузку (2.032 *кг*), чем обыкновенная шина высокого давления той же высоты и $6^1/_2$ *дм* (162 *мм*) ширины, допускающая нагрузку лишь в 1.016 *кг*.



Овальные шины могут одинаково применяться как для низкого, так и для высокого давления; в последнем случае они выдерживают большую нагрузку (процентов на 30—40). Так, овальная шина, показанная в сечении на рисунке *в* (шириною 8,25") при низком давлении допускает нагрузку в 1.170 *кг*, а при высоком —1.520 *кг*, шина *г* (шириною 9,37") допускает нагрузку в 1.370 *кг* при низком и 1.930 *кг* при высоком давлении. Обычная шина более высокого сечения (шириною 7"), показанная на рисунке под литерой *д*, допускает при высоком давлении нагрузку лишь в 1.370 *кг*.



По сравнению с шинами-баллонами, овальные шины обходятся дешевле, так как требуют меньше материала: они легче первых (при одинаковой ширине) на 33—40%. На рис. *г* и *д* для сравнения показаны сечения шин-баллонов, шириною 9,37 *дм* (изображенные пунктиром).

Л. В.

„БИБЛИОТЕКА АВТОДОРА"

Автодором выпущен ряд брошюр, рассчитанных на широкие слои рабочих и крестьян и посвященных вопросам автомобилизации страны и дорожного строительства.

Задача этих брошюр — изложить в популярной форме цели общества, значение автомобиля и безрельсовых дорог в народном хозяйстве и отдельные практические вопросы дорожного строительства.

„Библиотека Автодора" должна дойти до своего читателя и стать принадлежностью каждой ячейки Автодора, избы-читальни, рабочего клуба, школы первой и второй ступени.

Об общих задачах Автодора говорится в брошюрах:

1. **„Все в Автодор"**—Мих. Презента, 27 стр., цена 6 коп. Брошюра вышла вторым изданием. В сжатой и популярной форме в ней характеризуется наша отсталость в области безрельсового транспорта, выясняется значение автомобиля и хорошей дороги для поднятия народного хозяйства и дается ясное представление о задачах общества Автодор и его организационных формах.

Той же теме посвящены и брошюры:

2. **„За крепкие мосты и хорошие дороги"**— Ф. Лаврова, 40 стр., цена 15 коп.

3. **„Не для бар, а для нас"** — В. Дмитриева, 32 стр., цена 10 коп.

Эти две брошюры уделяют особое внимание вопросам самодеятельности населения в деле дорожного строительства. Брошюра В. Дмитриева составлена на основе писем крестьян.

Значение автомобиля в народном хозяйстве хорошо очерчено в брошюрах:

1. **„Автомобиль в народном хозяйстве СССР и за границей"**—А. Минстера и Е. Сербина, 112 стр., цена 50 к.

2. **„За автомобилизацию СССР"**—М. Сорокина, 96 стр., цена 40 коп.

Брошюра А. Минстера и Е. Сербина удачно соединила научный подход, полноту и свежесть материала; удачное расположение его дает хорошо подобранные статистические таблицы, позволяющие пользоваться брошюрой как справочником. В брошюре имеется 25 иллюстраций. Ее необходимо рекомендовать массовому читателю, а также, как пособие всем выступающим на собраниях по вопросам автомобилизации СССР.

В своей работе М. Сорокин останавливается, главным образом, на задачах советского автостроения, она является дополнением к брошюре А. Минстера и Е. Сербина.

К сожалению, автор в главах „Какие автомобили нужны нам" и „Чему учит заграница" смешал два понятия—„маломощность машин" и „малый тоннаж"; кроме того, пользование статистическим материалом 1927 г. дало неправильную картину тенденций автостроения за границей.

Из всех рассуждений М. Сорокина на тему „Какие автомобили нам нужны" остается верным положение, что нам нужны, главным образом, дешевые автомобили, выпускаемые по методу производства—непрерывным потоком.

По дорожному строительству в библиотеке Автодора имеются 6 брошюр:

1. **„Дорога в цифрах"**—Я. М. Гольберга, 63 стр., ц. 10 к.— дает статистический материал, характеризующий состояние дорожного хозяйства в СССР и за границей.

2. **„Наше бездорожье и дорожное строительство"** — инж. Я. М. Ярошева, 76 стр., ц. 25 коп., является популярным руководством, дающим представление об изыскательских и дорожно-строительных работах, об уходе за дорогами и дорожных машинах.

Остальные брошюры:

3. **„Простейшие дороги"** — инж. Д. Кузьмина, 21 стр., ц. 5 коп.

4. **„Как облегчить машинами ручную работу улучшения грунтовых дорог"**, 18 стр., ц. 5 коп.

5. **„Простейшие деревянные мосты на грунтовых дорогах"**—инж. И. Кропотова и В. Виноградова.

6. **„Чиним и строим"** — В. А. Исаева, 46 стр., ц. 15 коп.

Эти издания дополняют отдельные вопросы брошюры Ярошева, являясь в то же время вполне законченными и самостоятельными.

Брошюры по дорожному строительству, дающие ценные практические сведения и указания, должны быть особенно рекомендованы, и несомненно помогут нашему крестьянству с большой пользой для дела затрачивать свой труд по проведению в проезжий вид грунтовых дорог.

Вл. Кононов

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Ленинград

На приказ тов. Куйбышева о постройке завода на 100 тыс. машин в год (см. первую страницу этого номера) первыми откликнулись ленинградские металлисты, прислав тов. Куйбышеву следующую телеграмму: „Производственная конференция машиностроительных заводов, созванная союзом металлистов для обсуждения проектов Гипромеза, горячо приветствует решение правительства о немедленном проектировании и постройке силами рабочих и техников Советского Союза мощного автомобильного завода на 100 тыс. машин. Собравшиеся на конференцию рабочие, техники и хозяйственники встретили с энтузиазмом новый акт доверия к нашим научно-техническим силам и готовы осуществить этот важнейший шаг по пути социалистического строительства".

Иваново-Вознесенск

Президиум губисполкома и местная организация Автодора постановили открыть краткосрочные трехмесячные курсы дорожных десятников, на которые ассигновано 10 тыс. руб. Состав слушателей будет укомплектован командированными уисполкомами батраками и бедняками. Слушатели будут обеспечены стипендиями, а по окончании курсов получат должности волостных дорожных десятников в своих районах.

На дорожное строительство губернии губисполком выделил около 2 млн. рублей.

Тула

Евреи-автодоровцы Тулы возбудили ходатайство перед горсоветом о передаче тульской синагоги под клуб Автодора.

Новороссийск

На дорожное строительство округа ассигнуется в этом году $2^1/_2$ млн. рублей.

Новосибирск

По сообщению докладчика, на состоявшемся в феврале дорожном с'езде в Сибири, один автомобиль приходится на 15 тыс. человек. Протяжение дорог Сибири за последние 5 лет увеличилось всего на 7%. Присылаемые для Сибири машины—самых разнообразных марок, что удорожает их эксплоатацию.

Так как нехватает специалистов по дорожному делу, то с'езд счел необходимым открыть дорожные отделения в строительных техникумах и отделение местного транспорта при томском институте. Некоторым школам второй ступени решено придать дорожный уклон.

— При поддержке местного комитета безработных при бирже труда отделением Автодора открыты автомобильные курсы. На содержание курсов отпущено 19 тыс. руб. На курсах обучается бесплатно 118 чел. и 8 чел. платно. Среди курсантов — 22 демобилизованных красноармейца и 30 комсомольцев.

Оренбург

Из дорог округа —трактов окружного значения —1350 *км*, районного значения — 10 тыс. *км*. Состояние дорог плохое, мосты разрушены. На окружные тракты в прошлом году было отпущено 174 тысячи рублей, на районные—66 тысяч рублей. В текущем году отпускается 91.400 рублей.

Хотя и с опозданием, создан Автодор, но знают о нем немногие. Членов Автодора и средств мало.

Кзыл-Орда

Для обслуживания постройки Сибирско - Туркестанской жел. дор., в нынешнем сезоне, к имеющимся 39 автомашинам высланы еще 28 автомашин; из них два автомобиля санитарных. В прошлом сезоне на строительстве санитарных автомобилей не было. К началу строительного сезона состав автомашин на северном участке строительства Турксиба будет доведен до 105 единиц. Впервые на строительстве будут работать 9 автомашин НАМИ.

Чеченская область

Чеченское областное отделение за год значительно окрепло. Количество членов общества за год увеличилось в 14 раз и составляет 2.058 чел., среди них 22 женщины. По инициативе отделения Автодора в Грозном с декабря 1928 года установлено автобусное движение.

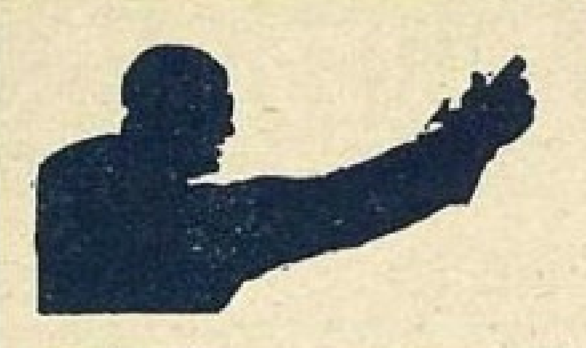
За год проведено 16 лекций на автодорожные темы, продемонстрированы в рабочих районах кино-фильмы по автопроизводству. При 11 коллективах организовано 17 автомобильных и 1 дорожный кружок. На них обучаются 800 человек. 75 человек успешно прошли экзаменационную комиссию и получили право управления машиной.

Чеченско-Грозненское отделение Автодора распространяет свою деятельность и по периферии, где приступлено к организации автодоровских коллективов.

Отв. редактор: *Н. ОСИНСКИЙ*　　Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель — Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А—34.075 Отпеч. в 7-й тип. „Искра Революции" Мосполиграфа. Москва, Арбат, Филипп., 13. З. Т. 819. Тираж 45.000



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНЫЙ и НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА **АВТОДОР**

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. ОСИНСКИЙ

ЗА РУЛЕМ — один из самых распространенных в Европе журналов подобного типа.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет широко и популярно освещать все вопросы автомобилизма и дорожного дела в СССР и за границей.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет продолжать привлекать на свои страницы всех виднейших деятелей политики, науки, техники, хозяйства, журналистики СССР и иностранных авторов.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет попрежнему выходить в красочных обложках и иллюстрироваться лучшими художниками и фото-репортерами.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году СНИЖАЕТ РОЗНИЧНУЮ ЦЕНУ и дает своим подписчикам в виде приложения за 1 руб. большую „Справочную книгу автодоровца" (цена книги в розничной продаже 2 рубля).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ „ЗА РУЛЕМ" в 1929 году

СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

дает в популярной, но деловой форме все основные указания, необходимые для каждого автодоровца и явится небольшой практической энциклопедией по автомобильным и дорожным вопросам.

Подписная плата на журнал „ЗА РУЛЕМ" на 1929 год: — 12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., 11 мес. — 4 р. 25 к., 6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) — 1 р. 30 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.; со **„Справочной книгой автодоровца" — на 1 рубль дороже.**

Адрес редакции: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек". Тел. 3-31-91.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

В Москве: Гл. К-рой Акционерного Издательского Общества „Огонек" — Страстной бульвар, 11; Московской конторой „Огонька" — Тверская, 37; Моспочтамтом, письмоносцами и уполномоченными, снабженными специальными удостоверениями.

В провинции: всеми отделениями „Правды" и „Известий", контрагентами „Огонька", почтово-телеграфными конторами и киосками Контрагентства Печати.

По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве, и вызовом агентов для приема подписки, — звонить по тел.: 1-42-96; 1-28-29 и 1-28-19.

ЗА РУЛЕМ

— практическое руководство для каждого интересующегося улучшением дорог и автомобилизацией страны;

* * *

ЗА РУЛЕМ

— учит обращению с автомобилем, глиссером, аэросанями, а также дает все указания по дорожному делу.

* * *

ЗА РУЛЕМ

— информирует о достижениях Европы и Америки в автомобильном и дорожном деле.

* * *

ЗА РУЛЕМ

— увлекает романтикой автомобилизации необ'ятного Советского Союза.

* * *

Отдел об'явлений „ЗА РУЛЕМ“ — Москва 6, Страстной бульвар, 11.

Издание Акционерного Издательского О-ва „ОГОНЕК“